MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

ESTATISTICA

DAS

ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO

E DAS

FISCALIZADAS PELA UNIÃO

RELATIVA AO ANNO

DE

1910

385.0981
E79

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1913

15343 3 12 48

INDICE

	PAGS.
Quadro da viação ferrea da Republica em 31 de dezembro de 1911	VII a XIX
Resumo dos quadros 1 a 29	XXI a XLIII
Quadro n. 1—Extensão e capital garantido	1 a 7
» » 2—Garantia de juros, em 1910	8
» » 3—Custo e capital das companhias concessionarias	9 a 11
» » 4—Despeza de fiscalização e auxilios prestados ás companhias	12
» » 5—Condições technicas	13 a 17
» » 6—Via-permanente	18 a 21
» » 6 A—Obras de arte. Edificios e dependencias	22 a 21
» » 7—Estações, situação, altitude e data da inauguração	26 a 55
» » 8—Material rodante effectivo em 31 de dezembro de 1910	57 a 66
» » 8 A—Idem	62 a 65
» » 9—Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1910	66 a 72
» » 10—Procedencia do material rodante	73 a 77
» » 11—Pessoal existente em 31 de dezembro de 1910	78 a 81
» » 12—Passageiros transportados	82 a 85
» » 13—Bagagens, encommendas e animaes	86 a 89
» » 14—Detalhe do movimento de passageiros, animaes e telegrammas	90 a 93
» » 15—Mercadorias transportadas	94 a 97
» » 16—Detalhe das bagagens, encommendas e mercadorias	98 a 101
» » 17—Percurso do material. Trens e locomotivas	102 a 105
» » 18—Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes	106 a 109
» » 19—Percurso dos carros de passageiros e vagões de bagagem e encommendas, mercadorias e animaes em serviço do trafego	110 a 113
» » 20—Receitas totaes	114 a 117
» » 21—Receitas medias	118 a 121
» » 22—Despezas totaes	122 a 127
» » 23—Despezas medias	128 a 131
» » 24—Resultados do trafego	132 e 133
» » 25—Principaes dados estatisticos relativos a dois annos	134 a 137
» » 26—Idem	138 a 141
» » 27—Substituição do material da via-permanente e do telegrapho	142 a 145
» » 28—Accidentes	146 a 149
» » 29—Legislação e Decisões do Governo	150 a 230
Legislação Geral das Estradas de Ferro do Brazil	231 a 282

ADVERTENCIA

Todos os dados estatisticos deste volume se referem ao anno de 1910 e provêm somente das estradas de ferro pertencentes á União ou por ella fiscalizadas, com excepção do seguinte quadro, onde se encontra, de modo completo, a relação de todas as estradas de ferro em trafego, construcção e com estudos approvados na Republica, em 31 de dezembro de 1911.

VIAÇÃO FERREA DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO				
Central do Brazil	1.938,523	39,094	286,756	2.264,372
BITOLA DE 1m,60	915,232	—	95,000	1.010,232
Central a Parahyba	187,060	—	—	187,060
Entre Rios a Lafayette	264,837	—	95,000	359,837
Central a Maritima	1,178	—	—	1,178
Praia Formosa a Maritima	2,002	—	—	2,002
Ramal de Jockey Club	1,303	—	—	1,303
» » Santa Cruz	34,443	—	—	34,443
» » Paracamby	8,304	—	—	8,304
» » S. Paulo	387,880	—	—	387,880
» » Penha	1,225	—	—	1,225
Santa Cruz a Itacurussá	27,000	—	—	27,000
BITOLA DE 1m,10	63,368	—	—	63,368
Desengano a Rio Preto	(a) 63,368	—	—	63,368
BITOLA DE 1m,00	843,829	39,094	191,755	1.074,679
Burnier a Pirapora	508,009	—	—	508,009
Ramal de Ouro Preto	36,286	—	—	36,286
» » Bello Horizonte	14,343	—	—	14,343
» » Santa Barbara	36,908	39,094	—	76,002
Linha Auxiliar	(b) 165,939	—	44,000	209,939
Ramal de Deodoro	2,800	—	—	2,800
Commercio a Tres Ilhas	(c) 53,000	—	—	53,000
Palmyra a Piranga	26,544	—	147,756	174,300
BITOLA MIXTA	116,093	—	—	116,093
Parahyba a Entre Rios	10,383	—	—	10,383
Ramal de Porto Novo	63,990	—	—	63,990
Lafayette a Burnier	35,651	—	—	35,651
Ramal de Ouro Preto	6,069	—	—	6.069
Rio do Ouro				
BITOLA DE 1m,00	126,705	—	—	126,705
Cajú a S. Pedro	60,247	—	—	60,247
Ramal de Tinguá. José Bulhões a Tinguá	12,295	—	—	12,295
» do Rio do Ouro. Rio do Ouro á Represa	2,474	—	—	2,474

(a) União Valenciana. (b) O decreto n. 8.388, de 14 de novembro de 1910, approvou os estudes da ligação desta linha com a estrada de ferro Sapucahy, partindo de Governador Portella e passando por Vassouras. (c) E. F. Rio das Flores.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal da Penha. Vicente Carvalho a Fazenda Grande	6,426	—	—	6,426
» D. Anna Nery. Bemfica a Anna Nery	1,021	—	—	1,021
» do Xerem. Belford Roxo a Galrão	34,991	—	—	34,991
» » Engenho de Dentro. Inhauma a Engenho de Dentro	2,400	—	—	2,400
» » João Pinto	5,667	—	—	5,667
» de Registro	1,184	—	—	1,184
Oeste de Minas	1.205,728	348,000	10,500	1.564,228
Bitola de 1m,00	502,632	320,000	—	822,632
Ribeirão Vermelho a Bomjardim	80,000	(a) 123,000	—	203,000
» » a Formiga	143,892	—	—	143,892
Barra Mansa a Angra dos Reis	70,790	(b) 37,000	—	107,790
» » a Cedro	51,950	—	—	51,950
Bello Horizonte a Henrique Galvão	156,000	—	—	156,000
Henrique Galvão a Estrada de Ferro de Goyaz	—	130,000	—	130,000
Soledade a Pará	—	30,000	—	30,000
Bitola de 0m,76	703,096	28,000	10,500	741,596
Sitio a Paraopéba	601,580	—	—	601,580
Ramaes de Ribeirão Vermelho, Itapecerica, Pitanguy e Mattosinhos	89,516	—	—	89,516
S. João d'El Rey a Aguas Santas	12,000	—	—	12,000
Sitio a Barbacena	—	—	10,500	10,500
Gonçalves Ferreira a Claudio	—	28,000	—	28,000
Cruz Alta a Santo Angelo				
Bitola de 1m,00	(c) 53,000	51,548	—	104,548
Lorena a Piquete				
Bitola de 1m,00	20,000	—	—	20,000
S. Pedro a S. Borja				
Bitola de 1m,00	—	—	84,440	84,440
Basilio a Jaguarão				
Bitola de 1,m00 (d)	—	—	53,600	53,600

II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO E ARRENDADAS

Madeira-Mamoré				
Bitola de 1m,00 Estr. Mamoré 2	292,000	25,000	47,500	364,500
Porto Velho ao Ribeirão	292,000	25,000	47,500	364,500
S. Luiz a Caxias				
Bitola de 1m,00 Estr. Mun. Leo 33	—	142,280	251,446	393,726

(a) Carrancas a Bomjardim. (b) Alto da Serra a Angra dos Reis. (c) Cruz Alta a Ijuhy. (d) Decreto n. 9.049, de 18 de outubro de 1911.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Baturité				
Bitola de 1m,00:				
Prolongamento e ramaes	423,628	72,150	58,000	553,778
Central a Macapá	(a) 413,482	72,150	(b) 58,000	543,632
Ramal de Maranguape	7,246	—	—	7,246
» » Alfandega	2,900	—	—	2,900
Sobral				
Bitola de 1m,00:				
Camocim á Therezina	(c) 305,083	30,917	119,513	445,513
Central do Rio Grande do Norte				
Bitola de 1m,00	(d) 100,854	130,557	—	231,411
Natal ao Caicó	100,854	130,557	—	231,411
Great Western				
Bitola de 1m,00	1.361,731	66,954	—	1.428,685
Natal á Independencia e ramal de Picuhy	180,974	20,223	—	201,197
Conde d'Eu	163,753	—	—	163,753
Timbaúba ao Pillar	39,230	—	—	39,230
Recife ao S. Francisco	124,739	—	—	124,739
Sul de Pernambuco e ramal	193,908	—	—	193,908
Central de Pernambuco e prolongamento	275,013	11,139	—	286,152
Central de Alagôas, ramal e prolongamento	159,408	35,592	—	195,000
Ribeirão a Cortez	28,657	—	—	28,657
Paulo Affonso	115,853	—	—	115,853
Ramal de Campina Grande	80,196	—	—	80,196
Viação Ferrea da Bahia (e)	996,180	229,000	539,738	1.764,918
Bitola de 1m,60:				
Bahia a Alagoinhas	123,340	—	—	123,340
Bitola de 1m,00:				
Alagoinhas a Propriá	103,870	229,000	94,497	427,367
» » Joazeiro	452,310	—	100,281	552,591
Timbó ao Sipó	—	—	40,000	40,000
Central da Bahia:				
Bitola de 1m,067:				
S. Felix a Bandeira de Mello	254,600	—	304,960	559,560
Ramal da Feira de Sant'Anna	45,060	—	—	45,060

(a) Central a Iguatú. (b) Ligação com a Sobral. (c) Camocim a Pinheiro. (d) Natal a Parada Cardoso. (e) Decreto n. 6.848, de 31 de março de 1911.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal de Olhos d'Agua	13,400	—	—	13,400
» » S. Gonçalo	3,600	—	—	3,600
Paraná				
Bitola de 1m,00 (a) Prag. Mam. 2	416,382	—	—	416,382
Paranaguá a Curityba	110,087	—	—	110,087
Curityba á Ponta Grossa	191,000	—	—	191,000
Ramal do Rio Negro	88,000	—	—	88,000
» de Antonina	16,994	—	—	16,994
» » Porto Amazonas	10,301	—	—	10,301
D. Thereza Christina				
Bitola de 1m,00 (a)	118,096	—	—	118,096
Imbituba a Lauro Müller	111,100	—	—	111,100
Ramal da Laguna	6,996	—	—	6,996
Compagnie Auxiliaire				
Bitola de 1m,00 Estr. Dunda 27	2.170,424	—	—	2.170,424
Santa Maria á Margem	261,924	—	—	261,924
Margem a Neustadt	93,408	—	—	93,408
Santa Maria á Uruguayana	374,320	—	—	374,320
Çacequy a Bagé	207,596	—	—	207,596
Ramal de Santa Cruz	30,311	—	—	30,311
» » Paredão	3,292	—	—	3,292
Porto Alegre á Taquára	88,458	—	—	88,458
Santa Maria ao Uruguay	535,097	—	—	535,097
Rio Grande a Bagé e ramaes	302,440	—	—	302,440
Montenegro a Caxias	117,269	—	—	117,269
Saycan a Livramento	156,309	—	—	156,309
Itaquy a S. Borja				
Bitola de 1m,00 Dr. Cab. 46	—	123,870	—	123,870
Itapura a Corumbá				
Bitola de 1m,00 T. Dunda 27	(b) 25,944	939,842	—	965,786
Goyaz				
Bitola de 1m,00	203,551	95,318	1.265,430	1.564,299
Formiga a Goyaz e ramal de Uberaba	(c) 150,551	32,000	704,148	886,699
Araguary a Catalão	53,000	63,318	—	116,318
Catalão a Goyaz	—	—	561,282	561,282

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina. (b) Itapura a Jupiá. (c) Formiga a Tigre.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Rêde Sul-Mineira				
Bitola de 1m,00	1.048,240	227,012	—	1.275,252
Cruzeiro á Santa Rita de Cassia	(a) 360,435	227,012	—	587,447
Ramal da Campanha	85,970	—	—	85,970
» de Alfenas	7,578	—	—	7,578
Barra do Pirahy a Passa Tres (b)	40,859	—	—	40,859
» » » a Carvalhos (b)	174,966	—	—	174,966
Soledade a Sapucahy (b)	269,529	—	—	269,529
» a Carvalhos (b)	108,903	—	—	108,903
III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JUROS				
Alcobaça á Praia da Rainha				
Bitola de 1m,00	50,940	11,400	121,860	184,200
Caxias a Cajazeiras				
Bitola de 1m,00	78,000	—	—	78,000
Victoria á Minas				
Bitola de 1m,00	491,100	101,061	257,707	849,868
Victoria á Itabira	(c) 423,000	21,565	257,707	702,272
Curralinho á Diamantina	(d) 68,100	79,496	—	147,596
Leopoldina Railway				
Bitola de 1m,00	186,723	—	42,000	228,723
Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	(e) 42,000	93,440
Central de Macahé	42,614	—	—	42,614
S. Eduardo a Muniz Freire	92,669	—	—	92,669
S. Paulo — Rio Grande				
Bitola de 1m,00	979,287	143,115	340,767	1.463,169
Itararé ao Uruguay	883,131	—	(f) 105,800	988,931
S. Francisco ao Rio Negro	96,156	143,115	234,967	474,238
Noroeste do Brasil				
Bitola de 1m,00	436,320	—	—	436,320
Baurú á Itapura	436,320	—	—	436,320
Mogyana				
Bitola de 1m,00	281,104	—	—	281,104
Jaguára a Araguary	281,104	—	—	281,104

(a) Cruzeiro a Montebello. (b) Estas linhas reverterão para a União, findo o praso de arrendamento. (c) Victoria a Nack. (d) Curralinho a Rodeador. (e) Ligação das estações Manoel de Moraes e Macuco ao ramal de Cantagallo. (f) Jaguariahyva á Colonia Mineira.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Sorocabana e Itúana				
BITOLA DE 1m,00	467,973	—	75,280	543,253
Capão Bonito ao rio Cervo	(a) 217,966	—	75,280	293,246
Tatuhy a Itararé	250,007	—	—	250,007
Quarahim a Itaquy				
BITOLA DE 1m,00	175,597	—	—	175,597

IV — CONCEDIDAS PELA UNIÃO SEM GARANTIA DE JUROS

Caxias a Araguaya				
BITOLA DE 1m,00	—	—	182,720	182,720
Recife ao Limoeiro e Timbaúba — BITOLA DE 1m,00	141,055	—	—	141,055
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1m,00	977,313	103,613	—	1.080,926
Porto Novo á Saúde	369,768	—	—	369,768
Ramal de Leopoldina	12,456	—	—	12,456
» do Sumidouro	91,931	—	—	91,931
Carangola :				
Campos a Porciuncula	169,079	—	—	169,079
Murundú a S. Eduardo	20,627	—	—	20,627
Itaperuna a Poço Fundo	33,536	—	—	33,536
Norte :				
Praia Formoza ao Entroncamento	48,966	5,593	—	54,559
Caravellas :				
Cachoeiro a Alegre	49,670	98,020	—	147,670
Mattosinhos a Castello	21,532	—	—	21,532
Sul do Espirito Santo :				
Muniz Freire á Mathilde	80,500	—	—	80,500
Mathilde á Victoria	79,268	—	—	79,268
Itabapoana a Bom Jesus — BITOLA DE 1m,00 (b)	—	—	15,600	15,600
Corcovado				
BITOLA DE 1m,00	3,840	—	—	3,840
Capital Federal a Petropolis				
BITOLA DE 1m,00	—	—	57,000	57,000
Bananal				
BITOLA DE 1m,00	28,000	—	—	28,000
Saudade a Bananal	28,000	—	—	28,000

(a) Capão Bonito a Salto Grande. (b) Decreto n. 8.804 de 28 de junho de 1911.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tra'ego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Prolongamento da Maricá				
Bitola de 1m,00	—	64,186	—	64,186
Rezende á Bocaina				
Bitola de 1m,00	38,810	—	—	38,810
Paulista				
Bitola de 1m,00	308,616	—	40,000	348,616
Rio Claro á Araraquara	127,486	—	—	127,486
Ramal de Jahú	142,952	—	—	142,952
Baurú a Pederneiras	38,178	—	—	38,178
Rio Claro a Morro Pellado	—	—	40,000	40,000
Mogyana				
Bitola de 1m,00	268,362	—	313,850	582,212
Ribeirão Preto á Jaguára	191,475	—	—	191,475
Ramal de Caldas	76,887	—	—	76,887
Mogy-mirim a Santos	—	—	265,120	265,120
Igarapava a Uberaba (a)	—	—	48,730	48,730
Prolongamento da E. F. Funilense				
Bitola de 1m,00	(b) 13,000	31,000	—	44,000
Sorocabana e Itauna				
Bitola de 1m,00	—	—	183,000	183,000
Prolongamento para Santos	—	—	183,000	183,000
S. Paulo Railway				
Bitola de 1m,60	139,466	—	—	139,466
Santos a Jundiahy	139,466	—	—	139,466
Minas de S. Jeronymo				
Bitola de 1m,00	15,440	—	375,000	390,440
Estradas de Ferro Federaes Brazileiras				
Bitola de 1m,00	—	—	92,492	92,492
Ramal do Lavras	—	—	(c) 92,492	92,492

V — ESTRADAS DE FERRO CONCEDIDAS PELOS ESTADOS

Estado do Pará				
Bragança	316,000	—	—	316,000
Bitola de 1m,00	269,000	—	—	269,000
Belém á Bragança	248,000	—	—	248,000
Ramal de Pinheiro	21,000	—	—	21,000

(a) Decreto n. 9.906 de 4 de outubro de 1911. (b) De Arthur Nogueira a Guaiquica. (c) Decretos ns. 8.908, de 16 de agosto de 911 e 9.126 de 22 de novembro de 1911.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
BITOLA DE 0,m60	47,000	—	—	47,000
Ramal de Benjamin Constant	17,000	—	—	17,000
» do Prata	21,000	—	—	21,000
» de Bemfica	9,000	—	—	9,000
Estado de Pernambuco	93,851	—	—	93,851
BITOLA DE 1m,00				
Ribeirão a Barreiros	55,695	—	—	55,695
BITOLA DE 1m,20 :				
Recife a Caxangá	25,430	—	—	25,430
BITOLA DE 1m,40 :				
Recife á Olinda e Beberibe	12,726	—	—	12,726
Estado da Bahia	478,384	124,500	44,700	647,584
BITOLA DE 1m,00				
Nazareth á Jequié	158,929	99,500	—	258,429
Ramal de Amargosa	26,735	—	—	26,735
Santo Amaro ao Jacú	36,200	—	—	36,200
Bahia e Minas (a)	142,400	—	—	142,400
Centro-Oeste da Bahia	52,120	—	44,700	96,820
Ilhéos á Conquista	(b) 62,000	25,000	—	87,000
Estado do Rio de Janeiro				
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1m,00	932,838	—	54,160	986,998
Nictheroy a Macuco	178,823	—	—	178,823
Ramal de Macahé	146,387	—	54,160	200,547
Ramal Ferreo de Cantagallo	77,645	—	—	77,645
LINHA DE IMBETIBA Á MIRACEMA	240,948	—	—	240,948
Imbetiba a Campos	95,803	—	—	95,803
Campos á Miracema	145,145	—	—	145,145
LINHA DE ARARUAMA	67,300	—	—	67,300
Araruama a Triumpho	40.075	—	—	40,075
Ramal de Magdalena	27,225	—	—	27,225
LINHA DE S. SEBASTIÃO	38,378	—	—	38,378
Campos a Santo Amaro	38,378	—	—	38,378

(a) Caravellas a Aymoré. (b) Até Itabuna.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
LINHA CAMPISTA	52,324	—	—	52,324
Entroncamento á Atafona	38,762	—	—	38,762
Martins Lage a Collomins	13,562	—	—	13,562
LINHA DE GRÃO PARA'	131,033	—	—	131,033
Mauá a S. José do Rio Preto	91,809	—	—	91,809
Areal a Entre Rios	25,743	—	—	25,743
Entre Rios á Ponte do Parahybuna	13,481	—	—	13,481
Maricá				
BITOLA DE 1m,00	68,000	—	—	68,000
Porto das Neves a Nilo Peçanha	68,000	—	—	68,000
Therezopolis				
BITOLA DE 1m,00	33,520	—	—	33,520
Piedade á Therezopolis	33,520	—	—	33,250
Agricola de Quissamã				
BITOLA DE 1m,00	34,000	—	—	34,000
Usina Barcellos a S. Bento				
BITOLA DE 1m,00	22,730	—	—	22,730
Usina das Dôres a S. Sebastião				
BITOLA DE 1m,00	11,000	—	—	11,000
Ramal do Porto da Madama				
BITOLA DE 1m,00	2,218	—	—	2,218
Estado de Minas Geraes				
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1m,00	480,961	90,930	160,346	732,237
LINHA DO CENTRO	31,246	50,930	80,346	162,522
Ramal de Pirapetinga	31,246	—	—	31,246
Ponte Nova ao Manhuassú (a)	—	50,930	80,346	131,276
RAMAL DE MURIAHÉ	186,249	40,000	80,000	306,249
Recreio a Manhuassú	(b) 149,010	40,000	80,000	269,016
Cysneiros a Paraokena	17,708	—	—	17,708
Entroncamento a S. Paulo	17,674	—	—	17,674
Patrocinio a Poço Fundo	1,857	—	—	1,857
RAMAL DE CATAGUAZES	47,874	—	—	47,874
Cataguazes a Mirahy	35,260	—	—	35,260
Sereno a João Pinheiro	12,614	—	—	12,61

(a) Até Santa Helena. (b) Recreio á Santa Luzia.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
RAMAL DE SERRARIA	196,955	—	—	195,955
Entroncamento da Grão Pará á Ligação	137,060	—	—	137,060
Guarany a Pomba	27,454	—	—	27,454
Furtado de Campos a Rio Novo	6,841	—	—	6,841
Sub-Ramal de Mar de Hespanha	25,600	—	—	25,600
LIGAÇÃO DA GRÃO PARÁ AO RAMAL DE SERRARIA	18,637	—	—	18,637
Ponte do Parahybuna ao Entroncamento do Ramal de Serraria	18,637	—	—	18,637
Juiz de Fóra ao Rio Novo				
BITOLA DE 1m,00	58,101	—	—	58,101
Paraopeba				
BITOLA DE 1m,00 (a)	12,000	—	—	12,000
Estradas de Ferro Federaes				
BITOLA DE 1m,00	21,640	34,360	—	56,000
Ramal de S. José do Paraiso:				
Piranguinhos a S. José do Paraiso	(b) 21,640	34,360	—	56,000
Bahia a Minas				
BITOLA DE 1m,00 Ar. Central 46	283,870	—	—	233,870
Aymorés a Theophilo Ottoni	233,870	—	—	233,870
Estado de S. Paulo				
Paulista	842,260	—	—	842,260
BITOLA DE 1m,60	279,570	—	—	279,570
Jundiahy a Descalvado	223,773	—	—	223,773
Ramal de Santa Veridiana	38,922	—	—	38,922
» do Rio Claro	16,875	—	—	16,875
BITOLA DE 1m,00	521,822	—	—	521,822
Araraquára a Barretos	205,468	—	—	205,468
Ramal de Agua Vermelha	62,976	—	—	62,976
» » Ribeirão Bonito	40,115	—	—	40,115
» » Agudos	120,552	—	—	120,552
» » Mogy-Guassú	92,711	—	—	92,711
BITOLA DE 0m,60	40,868	—	—	40,868
Ramal de Santa Rita	27,028	—	—	27,028
» » Descalvado	13,840	—	—	13,840

(a) Ramal de Congonhas. (b) Piranguinhos a Villa Braz.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em tráfego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Mogyana	962,649	111,000	—	1.073,649
Bitola de 1m,00	884,649	111,000	—	995,649
Campinas a Ribeirão Preto	317,340	—	—	317,340
Ramal de Amparo	48,220	—	—	48,220
» » Soccorro	31,458	—	—	31,458
» » Itapira (Mogy-Mirim a Sapucahy)	50,060	—	—	50,060
» » Pinhal (Mogy-Guassú a E. Santo do Pinhal)	37,000	—	—	37,000
» » Vargem Grande (Lagoa a Vargem Grande)	20,000	—	—	20,000
» » Mocóca (Casa Branca a Canoas)	71,930	—	—	71,930
» » Guaxupé	(a) 44,339	—	—	44,339
» Santos Dumont (Santos Dumont a Corredeira)	27,000	(b) 38,000	—	65,000
» de Sertãozinho (Barracão a Francisco Schimidt)	33,367	—	—	33,367
» » Santa Rita do Paraiso (Entroncamento a Igarapava)	156,335	—	—	156,335
S. Simão a Jatahy	22,600	—	—	22,600
Jatahy a Capão da Cruz	25,000	73,000	—	98,000
Bitola de 0m,60	78,000	—	—	78,000
Ramal de Serra Negra	41,000	—	—	41,000
» » Cravinhos	21,000	—	—	21,000
Sub-ramal do Jandaia	16,000	—	—	16,000
Sorocabana e Ituana				
Bitola de 1m,00	842,193	33,000	—	875,193
S. Paulo a Baurú	438,439	—	—	438,439
Ramal de Boituva a Tatuhy	21,624	—	—	21,624
Ramal de Cerquilho a Tieté	8,069	—	—	8,069
» » Pirajú	25,572	—	—	25,572
» » Porto Martins a Araquá	36,960	—	—	36,960
Mayrink a S. Pedro	227,006	—	—	227,006
Ramal de Jundiahy	43,100	—	—	43,100
» » João Alfredo	17,428	—	—	17,428
» » Rio Pardo	23,995	—	—	23,995
Itaicy a Campinas	—	33,000	—	33,000
S. Paulo Railway				
Bitola de 1m,60	51,548	25,000	—	76,548
Campo Limpo as divisas de Minas	51,548	25,000	—	76,548

(a) Inclusive o trecho mineiro. (b) Amalia a Cajurú.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
S. Paulo a Goyaz				
Bitola de 1m,00	30,642	120,000	—	150,642
Bebedouro a Cachoeira dos Maribondos	30,642	120,000	—	150,642
S. Paulo e Minas				
Bitola de 0m,60	126,000	11,000	—	137,000
Bento Quirino as raias de Minas	(a) 126,000	11,000	—	137,000
Itatibense				
Bitola de 1m,00	20,097	—	—	20,097
Louveira a Itatiba	20,097	—	—	20,097
Araraquára				
Bitola de 1m,00	212,136	81,000	—	293,136
Araraquára a S. José do Rio Preto	(b) 195,136	33,000	—	228,136
S. Josepha a Ibitinga	(c) 17,000	48,000	—	65,000
Dourado				
Bitola de 0m,60	206,000	42,000	—	248,000
Ribeirão Preto a Ibitinga	124,000	—	—	124,000
» Bonito a Bariry	82,000	—	—	82,000
Bitola de 1m,00 :				
Da linha da Boeaina a Bariry a Ayrosa Galvão	—	42,000	—	42,000
Ramal Ferreo Campineiro				
Bitola de 0m,60	41,444	—	—	41,444
Campinas a Cabras e ramal	41,444	—	—	41,444
Funilense				
Bitola de 1m,00	52,263	—	—	52,263
Carlos Botelho a Arthur Nogueira	52,263	—	—	52,263
Tramway da Cantareira				
Bitola de 0m,60	33,000	—	—	33,000
Mercado a Cantareira	25,000	—	—	25,000
Ramal de Guapira	8,000	—	—	8,000
Light and Power				
Bitola de 1m,05	16,172	—	—	16,172
Villa Marianna a Santo Amaro	16,172	—	—	16,172
Ibitirama a Monte Alto				
Bitola de 1m,00	9,000	—	—	9,000
Pitangueiras a Viradouro				
Bitola de 1m,00	(d) 30,000	11,000	—	41,000

(a) Sendo 106 kilometros até Morro da Mesa, Estado de S. Paulo, e mais 20 kilometros no Estado de Minas. (b) Araraquára a Ignacio Uchoa. (c) Santa Josepha a Cambuhym. (d) Passagem a Azevedo Marques.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Santos a Santo Antonio do Juquiá				
BITOLA DE 1m,00	—	158,000	—	158,000
Perús a Pirapora				
BITOLA DE 0m,60	—	23,000	—	23,000
Estado do Paraná				
CURITYBA Á ROCINHA — BITOLA DE 1m,00	44,476	—	—	44,476
Estado de Santa Catharina				
BLUMENAU Á HANSA — BITOLA DE 1m,00 (a)	69,648	—	—	69,648
Estado do Rio Grande do Sul				
PORTO ALEGRE A TRISTEZA — BITOLA DE 1m,00	11,250	—	—	11,250
RESUMO				
ESTADO DA VIAÇÃO FERREA DA REPUBLICA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1911				
Estradas de propriedade e administração da União	3.343,955	438,642	435,296	4.217,89
» » » da União e arrendadas	7.462,113	2.082,900	2.281,627	11.826,64
» com garantia de juros, concedidas pela União	3.147,044	255,576	837,614	4.240,23
» sem » » » » » »	1.933,902	198,799	1.259,672	3.392,30
» concedidas pelos Estados	6.399,891	864,790	259,203	7.523,89
Total	22.286,905	3.840,707	5.073,405	31.201,0[illegible]

(a) Esta estrada foi incorporada á rede ferroviaria Paraná-Santa Catharina pelo decreto n. 9.155, de 29 de novemb[illegible] de 1911.

QUADRO N. 1

Extensão e capital garantido

As linhas em trafego pertencentes á União e as por ella concedidas tiveram um accrescimo, durante o anno de 1910, de 1.680.617 kilometros.

Na discriminação que se segue estão incluidas as linhas de tramways electricos de concessão federal.

Em 31 de dezembro de 1910 estavam :

Em trafego :

Da União	10.106.437	kilometros
Concedidas pela União	5.119.190	»
Total	15.225.627	»

Em construcção :

Da União	2.765.382	»
Concedidas pela União	602.394	»
Total	3.367.776	»

Com estudos approvados :

Da União	1.836.596	»
Concedidas pela União	1.842.864	»
Total	3.679.460	»

Em estudos ou estudadas :

Da União	2.758.888	»
Concedidas pela União	1.661.021	»
Total	4.419.909	»

Resumo geral :

Em trafego	15.225.627	»
Em construcção	3.367.776	»
Com estudos approvados	3.679.460	»
Em estudos ou estudadas	4.419.909	»
Total	26.692.772	»

ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

QUADRO N. 2

Garantia de juros, responsabilidade do Governo da União em 1910

As estradas de ferro que gosam de garantia de juros em ouro não teem ainda todo o seu capital fixado, excepto a estrada de ferro Quarahim a Itaquy que gosa da garantia de juros de 6 °/o sobre o capital de 675.000 libras esterlinas, ou 40.500 libras esterlinas annualmente.

Das estradas de ferro que recebem a garantia de juros em moeda nacional, sómente a estrada de ferro Caxias a Cajazeiras tem o seu capital fixado pelo decreto n. 2.740, de 13 de dezembro de 1897. As outras estradas recebem a garantia de 6 °/o sobre o capital calculado a razão de 30:000$ por kilometro.

Quer num quer noutro caso essas garantias são pagas integralmente, porque é de *deficit* o regimen dessas estradas, salvo a estrada de ferro Sorocabana e Ituana, que começa a apresentar saldos apreciaveis.

O onus effectivo que coube ao Governo da União, pela garantia de juros concedida ás estradas de ferro, no anno de 1910, foi o seguinte :

	sh. d.
Em ouro.	£ 766.702-9-4
Em papel	1.453:171$823

QUADRO N. 3

Custo e capital das companhias concessionarias

Neste quadro figuram sómente as companhias concessionarias, cujas linhas já se acham em trafego. O capital de cada companhia representa não só o que se refere ás linhas de concessão da União, mas ainda das que foram concedidas pelos Estados, de modo que não foi possivel discriminar a somma gasta com as linhas federaes senão excepcionalmente.

QUADRO N. 4

Despezas de fiscalização e auxilios prestados ás companhias

A despeza com a fiscalização das estradas de ferro era a principio effectuada pelo Governo, que despendeu com esse serviço, até 31 de dezembro de 1910, a importante somma de 2.770:998$205.

Pela Lei n. 126 B, de 21 de novembro de 1892, este onus passou para as companhias ou emprezas concessionarias.

Para avaliar quanto despendeu o Governo com a garantia de juros concedida ás estradas de ferro foram compulsados os seguintes documentos: balanços defi-

nitivos do Thesouro Federal, os relatorios da commissão de compras na Europa, o archivo da extincta Inspectoria Geral das Estradas de Ferro e principalmente os ajustes definitivos de contas da Delegacia do Thesouro Federal em Londres.

Não foi possivel apurar completamente, em moeda nacional, quanto tem gasto a União com a garantia de juros concedida ás companhias que a recebem em ouro, pois que para isso seria necessario conhecer o gasto total com as differenças de cambio, o que só excepcionalmente se póde conhecer.

As despezas feitas pelas estradas de ferro da Bahia a S. Francisco e ramal do Timbó, assim como as das estradas de ferro do Recife a S. Francisco, puderam ser avaliadas totalmente, porque em virtude da garantia de 2 °/o concedida a essas estradas pelos Estados da Bahia e Pernambuco, mas que sempre foi paga pela União, o Thesouro Federal fazia annualmente uma escripturação especial dessa despeza, levando em conta as differenças de cambio e o gasto com os agentes financeiros, o que se póde verificar, percorrendo os relatorios do Ministerio da Fazenda.

Para as outras estradas, este calculo só póde ser realizado até 1890, por isso que os balanços definitivos consignam as differenças de cambio provenientes da remessa das quantias necessarias ao pagamento das garantias. A partir de 1891, os referidos balanços não registram mais essa despeza, que é escripturada englobadamente com as differenças de cambio dos serviços dos diversos ministerios.

Por esse motivo a despeza foi avaliada ao par.

QUADRO N. 5

Condições Technicas

I. Linhas da União :	EXTENSÃO	RAIO MINIMO	DECLIVIDADE MAXIMA
	Kilometros	Metros	Metros
Bitola de $1^m,60$	1.026,833	181,03	0,018
» mixta ($1^m,60$ e $1^m,00$)	52,103	181,03 101,03	0,018 0,030
» de $1^m,067$	316,660	120,00	0,033
» de $1^m,00$	7.221,101	80,16	0,032
» de $0^m,76$	703,000	74,96	0,020
Total	9.319,697		
II. Linhas concedidas pela União:			
Bitola de $1^m,60$	139,466	241,00	0,025
» de $1^m,10$	71,182	87,00	0,030
» de $1^m,00$	5.412,762	80,00	0,030
Total	5.623,410		

QUADROS NS. 6 e 6 A

Via-permanente, Obras d'arte, Edificios e Dependencias

I. Estradas da União :

Linhas principaes com trilhos de aço.	9.575,889	kilometros
Linhas principaes com trilhos de ferro.	491,542	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço . . .	339,449	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de ferro. . .	46,811	»
Apparelhos telegraphicos	697	»
Postes.	107,265	»
Isoladores	187,329	»
Apparelhos telephonicos	229	»
Linhas telegraphicas	8.927,668	»

II. Estradas concedidas pela União :

Linhas principaes com trilhos de aço.	5.024,748	kilometros
Linhas principaes com trilhos de ferro.	22,036	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço. . .	303,376	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de ferro. . .	1,000	»
Apparelhos telegraphicos.	984	»
Postes.	66,271	»
Isoladores	138,652	»
Apparelhos telephonicos	371	»
Linhas telegraphicas	9.034,589	»

QUADRO N. 7

Estações, situação, altitude e data da inauguração

Durante o anno de 1910 foram entregues ao trafego os seguintes trechos :

Linhas administradas pela União :

Estrada de Ferro Central do Brasil :

	k	Data da inauguração
Lassance a Varzea da Palma	43,666	1 de fevereiro.
Varzea da Palma a Pirapóra	43,366	28 de maio.
Caethé a Rancho Novo	12,139	12 de novembro.
Santa Cruz a Itaguahy	10,911	14 de novembro.

Estrada de Ferro Oeste de Minas :

Ramal de Aguas Santas.	12,000	21 de agosto.
Bello Horizonte á Capella Nova.	38,000	29 de agosto.
Rio Claro ao Capivary	19,300	3 de novembro.

Estrada de Ferro Cruz Alta ao Ijuhy :

Cruz Alta a Fachinal.	30,000	29 de maio.

Linhas da União arrendadas :

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré :

Porto Velho a Jacy-Paraná	88,000	31 de maio.
Jacy-Paraná ao kilometro 152	64,000	30 de outubro.

Estrada de Ferro de Baturité :

Miguel Calmon a Affonso Penna	27.069	10 de julho.
Affonso Penna a S. José	20,234	5 de agosto.
S. José a Iguatú.	30,995	5 de novembro.

Estrada de Ferro de Sobral (Prolongamento) :

Ipú a Ipueiras	27,000	1 de maio.
Ipueiras a Nova Russas	33,800	4 de novembro.

Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte :

Taipú á Baixa Verde.	28,332	12 de outubro.

Great Western Railway Company :

	k	Data da inauguração
Pesqueira a Ipanema	12,810	15 de dezembro.
Tamatahy a Grossos	9,777	20 de dezembro.

Estrada de Ferro Timbó a Propriá :

Esplanada (Timbó) a Aporá	20,564	4 de março.

Estrada de Ferro Noroeste do Brazil :

Itapura a Jupiá	25,944	5 de novembro.

Estradas de Ferro Federaes Brazileiras :

Baependy a Fazendinha	13,000	31 de maio.
Ramal de Alfenas	7.580	31 de maio.

Estrada de Ferro de Goyaz :

Franklin Sampaio a Bambuhy	31,470	1 de maio.

Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer :

Passo Fundo a Capo-Erê	83,965	3 de maio.
Capo-Erê a Barro	54,013	30 de agosto.
Barro ao Rio Uruguay	41,517	25 de outubro.
Rosario á Santa Rita	39,839	15 de junho.
Santa Rita á Porteirinha	23,387	30 de agosto.
Porteirinha á Sant'Anna do Livramento	44,688	26 de outubro.
Montenegro a Barreto	41,930	1 de julho.
Barreto á Ligação	10,958	25 de outubro
Santa Luiza á Nova Vicenza	23,725	13 de maio.
Nova Vicenza á Caxias.	20,133	31 de maio.

Linhas concedidas pela União:

Estrada de Ferro Leopoldina:

Moniz Freire a Mathilde	80,500	18 de julho.

Estrada de Ferro Noroeste do Brazil:

Anhangahy á Itapura	96,000	13 de maio.

Estrada de Ferro Victoria á Minas:

Derrubadinha á Villa de Figueira	13,722	15 de agosto.
Vil a de Figueira a Baguary	19,485	15 de novembro.
Curralinho a Roça do Brejo	22,490	28 de maio.
Roça do Brejo a S. Hypolito	16,410	14 de setembro.

Estrada de Ferro Paulista:

Baurú a Pederneiras	38,120	8 de agosto.

Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande:

Presidente Penna ao Rio das Pedras	90,377	1 de maio.
Rio das Pedras a Herval	73,125	1 de setembro.
Herval ao Rio Uruguay	100,460	29 de outubro.
S. Francisco a Hansa	96,156	31 de maio.

Resumo

Linhas administradas pela União	209,382	kilometros.
Linhas da União arrendadas	824,390	»
Linhas concedidas pela União	646,845	»
Total	1.680,617	»

QUADROS NS. 8 E 8 A

Material rodante effectivo em 31 de dezembro de 1910

I. Estradas da União:

Locomotivas	987
Carros de passageiros, especiaes	129
» » » de 1ª classe	499
» » » » 2ª »	484
» » » mixtos	128
Total	1.240

Vagões para correio e bagagem	265
» » animaes	1.035
» » mercadorias fechados	4.914
» » » abertos	2.125
» » inflammaveis	106
» plataformas	1.187
» diversos	174
» de lastro	598
Total	10.404

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas	293
Carros de passageiros, especiaes	23
» » » de 1ª classe	100
» » » » 2ª »	129
» » » mixtos	59
Total	311
Vagões para correio e bagagem	86
» » animaes	250
» » mercadorias fechados	1.923
» » » abertos	2.771
» » inflammaveis	6
» plataformas	277
» diversos	162
» de lastro	203
Total	5.678

QUADRO N. 9

Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1910

As estradas de ferro Madeira-Mamoré e Alcobaça á Praia da Rainha utilizam no seu trafego respectivamente oito e cinco locomotivas, cujas especificações não foi possivel obter.

Augmentaram o numero de locomotivas durante o anno as seguintes estradas :

Viação Ferrea da Bahia, de 12 locomotivas.

Estrada de Ferro de Goyaz, de uma locomotiva.

Viação Cearense, de duas locomotivas.

Na Central do Brazil foram adquiridas para a bitola de 1m,60 mais 16 locomotivas, sendo : oito para trens de passageiros do typo Ten-Wheels e oito do typo Consolidation. Tiveram baixa por imprestaveis quatro locomotivas, uma do typo Mogul e tres de carga, sendo uma do typo Consolidation e duas do typo Mastodonte. Tambem tiveram baixa por imprestaveis tres locomotivas de passageiros, na bitola de 1m,00.

Foram adquiridas para esta bitola 12 novas locomotivas, oito para passageiros do typo Ten-Wheels e quatro para carga do typo Consolidation.

QUADRO N. 10

Procedencia do material rodante

I. Estradas da União :

Locomotivas :

De procedencia americana	617
» » ingleza	162
» » franceza ou suissa	19
» » belga ou outra	80
Total	878

Carros de passageiros :

De procedencia americana	193
» » ingleza	246
» » franceza ou suissa	27
» » belga	130
» » nacional	39
Total	635

Vagões diversos :

De procedencia americana	1.318
» » ingleza	2.655
» » franceza ou suissa	491
» » belga	1.947
» » nacional	313
Total	6.724

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas :

De procedencia americana	142
» » ingleza	130
» » franceza ou suissa	2
» » belga	8
Total	282

Carros de passageiros :

De procedencia americana	123
» » ingleza	116
» » franceza	2
» » belga	15
» » nacional	50
Total	306

Vagões diversos :

De procedencia americana	489
» » ingleza	3.612
» » franceza	19
» » belga	602
» » nacional	573
Total	5.295

QUADRO N. 11

Pessoal existente em 31 de Dezembro de 1910

I — Estradas da União :

Administração Central	837
Trafego	8.924
Locomoção	10.041
Via Permanente	11.970
	31.772

II — Estradas concedidas pela União :

Administração Central	456
Trafego	4.046
Locomoção	3.522
Via Permanente	6.073
	14.097

Total Geral do Pessoal

Administração Central	1.293	ou	2,82 %
Trafego	12.970	»	28,28 »
Locomoção	13.563	»	29,57 »
Via Permanente	18.043	»	39,33 »
	45.869	ou	100,000 %

Não forneceram dados relativos ao pessoal as estradas : Rio d'Ouro, Sul Mineira, Alcobaça á Praia da Rainha, Leopoldina e ramal, Caravellas e ramal do Alegre e Rezende á Bocaina.

QUADRO N. 12

Passageiros transportados

I. Estradas da União :

Durante o anno de 1910 foram transportados os seguintes passageiros :

Passageiros de 1ª classe	9.911.997
» » 2ª »	21.408.094,5
Total	31.320.091,5

e a um kilometro :

Passageiros de 1ª classe	276.137.479
» » 2ª »	447.626.855
Total	723.764.334

donde resulta o percurso medio de um passageiro :

De 1ª classe	28,9	kilometros
» 2ª »	21,0	»
Das duas classes	23,2	»

II. Estradas concedidas pela União :

No mesmo periodo foram transportados :

Passageiros de 1ª classe	1.588.285
» » 2ª »	4.388.626
Total	5.976.911

e a um kilometro :

Passageiros de 1ª classe	64.519.013,5
» » 2ª »	132.298.408,5
Total	196.817.422

donde resulta o percurso medio de um passageiro :

De 1ª classe	40,6	kilometros
» 2ª »	30,1	»
Das duas classes	32,9	»

Neste resumo deixaram de figurar as estradas Rio d'Ouro, Oeste de Minas, Alcobaça á Praia da Rainha, Madeira-Mamoré, Rezende á Bocaina e Bananal, por não terem fornecido detalhe completo de passageiros.

QUADRO N. 13

Bagagens, encommendas e animaes

Foram transportados em 1910 :

I. Estradas da União :

Bagagens e encommendas	128.561,6	toneladas
Idem, a um kilometro	1.522.153,6	»
Animaes	793.038	cabeças
Idem, a um kilometro	170.608.337	»
Toneladas-kilometro de animaes	53.848.458	»

II. Estradas concedidas pela União :

Bagagens e encommendas	54.948,1	toneladas
Idem, a um kilometro.	3.539.519	»
Animaes.	308.403	cabeças
Idem, a um kilometro.	34.326.633	»
Toneladas-kilometro de animaes	6.526.045	»

QUADRO N. 14

Detalhe do movimento de passageiros e animaes

I. Estradas da União :

Passageiros transportados á qualquer distancia, pagando . . .	29.996.893,5
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes. . . .	697.210,0
» gratis e outros	644.604,0
Total.	31.338.712,5
Passageiros-kilometro, pagando	666.511.651
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes. . . .	37.685.114
» gratis e outros	25.415.271
Total	729.612.036
Animaes transportados á qualquer distancia, pagando. . . .	789.614
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes	2.884
» gratis e outros	638
Total	793.136
Animaes-kilometro, pagando.	170.392.844
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes	967.542
» gratis e outros	198.000
Total	171.558.386

II. Estradas concedidas pela União :

Passageiros transportados á qualquer distancia, pagando.. . .	5.858.832
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes . . .	58.953
» gratis e outros	61.691
Total	5.979.476
Passageiros-kilometro, pagando	188.167.066
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes . . .	3.633.912
» gratis e outros.	5.477.275
Total	197.278.253
Animaes transportados á qualquer distancia, pagando. . . .	304.913
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes	3.402
» gratis e outros	96
Total	308.411

Animaes-kilometro, pagando	34.015.921
» por conta dos Governos Federal e Estadoaes	274.685
» gratis e outros	25.580
Total	34.316.186

QUADRO N. 15

Mercadorias transportadas

Foram transportadas em 1910 as seguintes mercadorias:

I. Estradas da União:

Madeiras	86.148,2	toneladas
Café	95.583,5	»
Matte	300.913,3	»
Assucar	247.799,8	»
Tecidos	40.607,7	»
Algodão	41.619,6	»
Fumo	36.862,2	»
Cereaes	243.795,7	»
Aguardente	30.735,2	»
Xarque	53.700,7	»
Couros	29.164,8	»
Sal	119.125,7	»
Diversos	2.143.272,3	»
Total	3.469.328,7	»

Numero de toneladas transportadas a um kilometro 617.413.701.

II. Estradas concedidas pela União:

Madeira	62.254,6	toneladas
Café	846.520,7	»
Matte	7.745,0	»
Assucar	85.180,8	»
Tecidos	2.579,3	»
Algodão	26.232,4	»
Fumo	1.329,0	»
Cereaes	134.603,6	»
Aguardente	7.719,5	»
Xarque	8.755,3	»
Couros	4.003,2	»
Sal	76.662,3	»
Diversas	2.198.910,7	»
Total	3.462.496,4	»

Numero de toneladas transportadas a um kilometro 332.681.337.

QUADRO N. 16

Detalhe do movimento de bagagens, encommendas e mercadorias

I. Estradas da União :

Bagagens e encommendas transportadas á qualquer distancia, pagando	120.625,0
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	3.390,9
Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros	5.545,6
Total	129.561,5
Bagagens e encommendas a um kilometro, pagando	13.705.808
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	713.056
Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros	802.672
Total	15.221.536
Mercadorias transportadas á qualquer distancia, pagando	3.105.022,7
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	28.699,6
Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros	385.392,0
Total	3.519.114,3
Mercadorias a um kilometro, pagando	552.377.097
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	3.724.803
Idem, gratis, em servico da colonisação e outros	73.660.632
Total	629.762.532

II. Estradas concedidas pela União :

Bagagens e encommendas transportadas á qualquer distancia, pagando	52.106,7
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	639,5
Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros	2.446,9
Total	55.193,1
Bagagens e encommendas a um kilometro, pagando	3.351.164
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	52.483
Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros	183.317
Total	3.586.964
Mercadorias transportadas á qualquer distancia, pagando	3.423.273,2
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	6.006,9
Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros	31.869,0
Total	3.461.149,1
Mercadorias a um kilometro, pagando	325.077.868
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	401.217
Idem, gratis, em serviço da colonisação e outros	7.212.846
Total	332.691.931

QUADRO N. 17

Percurso do material, trens e locomotivas

I. Estradas da União:

Os trens de passagetros percorreram.	6.567:979	kilometros
» » mixtos percorreram	7.215:716	»
» » de carga percorreram	6.534:781	»
» » » lastro percorreram	1.094:427	»
Total	21.412:893	»

As locomotivas percorreram 21.852.107 kilometros em serviço do trafego e 3.373.935 kilometros em serviço de lastro.

II. Estradas concedidas pela União:

Os trens de passageiros percorreram.	2.843.013	kilometros
» » mixtos percorreram	2.259.298	»
» » de carga percorreram	4.159.689	»
» » » lastro percorreram	809.090	»
Total	10.071.090	»

As locomotivas percorreram 8.340.672 kilometros em serviço de trafego e 659.684 kilometros em serviço de lastro.

QUADRO N. 18

Percurso dos vehiculos

I. Estradas da União:

Percurso dos vehiculos de passageiros.	76.116.422	kilometros
» » » » mercadorias	154.089.854	»
» » » » bagagens e encommendas .	25.179.370	»
» » » » animaes	29.268.137	»
Total em serviço do trafego . . .	284.653.783	»
Percurso dos vehiculos em serviço do lastro e outros	15.562.673	»

II. Estradas concedidas pela União:

Percurso dos vehiculos de passageiros.	22.129.326	kilometros
» » » » mercadorias	98.066.761	»
» » » » bagagens e encommendas .	4.722.711	»
» » » » animaes.	3.645.920	»
Total em serviço do trafego . . .	128.564.718	»
Percurso dos vehiculos em serviço do lastro e outros .	2.410.759	»

QUADRO N. 19

Percurso dos carros de passageiros e vagões

I. Estradas da União :

Percurso dos carros de passageiros de 1ª classe . . .	38.545.011	kilometros
» » » » » » 2ª » . . .	34.196.755	»
» » » mixtos	1.357.151	»
» » vagões de mercadorias	138.097.552	»
» » » » bagagens e encommendas. .	23.508.582	»
» » » » animaes	28.280.942	»
» » » » lastros e serviços não retribuidos	18.992.440	»
Percurso total dos carros e vagões .	282.978.433	»
Percurso dos logares offerecidos de 1ª classe. . . .	927.154.338	»
» » » » » 2ª »	1.398.519.072	»
» » » » mixtos	56.094.575	»
Total	2.381.767.985	»

II. Estradas concedidas pela União :

Percurso dos carros de passageiros de 1ª classe. . .	7.187.927	kilometros
» » » » » » 2ª » . . .	7.682.769	»
» » » mixtos	7.243.119	»
» » vagões de mercadorias	98.014.392	»
» » » » bagagens e encommendas . .	4.866.965	»
» » » » animaes.	2.490.750	»
» » » » lastros e serviços não retribuidos	2.615.068	»
Percurso total dos carros e vagões .	130.100.990	»
Percurso dos logares offerecidos de 1ª classe. . . .	197.608.330	»
» » » » » 2ª »	349.728.600	»
» » » » mixtos	70.407.058	»
Total	617.743.988	»

QUADRO N. 20

Receitas totaes

I. Estradas da União:

Receitas totaes de passageiros	17.671:858$576
» » » bagagens e encommendas.	3.718:852$936
» » » animaes	2.792:188$645
» » » carros	38:384$380
» » » mercadorias	37.771:446$229
» » » telegrapho ou telephone	331:761$328
» » » armazenagens.	81:514$462
» » diversas e eventuaes.	2.628:295$537
Receita total do trafego.	65.034:302$093
» » accessoria.	395:978$318
Total da receita.	65.430:280$411

II. Estradas concedidas pela União :

Receitas totaes de passageiros	7.874:388$972
» » » bagagens e encommendas	1.725:936$068
» » » animaes	623:992$945
» » » carros	8:783$060
» » » mercadorias	38.785:133$649
» » » telegrapho ou telephone	377:788$142
» » » armazenagens	137:372$279
» » diversas e eventuaes	967:801$736
Receita total do trafego	50.501:196$951
» » accessoria	92:247$378
Total da receita	50.593:444$329

QUADRO N. 21

Receitas médias

I. Estradas da União :

Receita média de passageiros, por kilometro	1:847$202
» » » bagagens e encommendas, idem	388$723
» » » animaes, idem	291$862
» » » carros, idem	4$012
» » » mercadorias, idem	3:948$167
» » » telegrapho ou telephone, idem	34$678
» » » armazenagem, idem	8$520
» » diversas e eventuaes, idem	274$731
» » do trafego, idem	6:797$895
» » accessoria, idem	41$391
Receita média geral, idem	6:839$286

II. Estradas concedidas pela União:

Receita média de passageiros, por kilometro	1:461$924
» » » bagagens e encommendas, idem	320$429
» » » animaes, idem	115$848
» » » carros, idem	1$631
» » » mercadorias, idem	7:200$673
» » » telegrapho ou telephone, idem	70$138
» » » armazenagem, idem	25$503
» » diversas e eventuaes, idem	179$678
» » do trafego, idem	9:375$824
» » accessoria, idem	17$127
Receita média geral, idem	9:392$951

QUADRO N. 22

Despezas totaes

I. Estradas da União:

Despeza de administração e direcção geral	3.839:252$333
» do telegrapho ou telephone	2.351:933$301
» » trafego	15.414:156$883
» da locomoção	24.547:211$564
» » via permanente	14.757:784$425
» de custeio	60.910:338$503
» accessoria	3.087:480$357
Despeza total	63.997:819$363

II. Estradas concedidas pela União:

Despeza de administração e direcção geral	2.124:034$780
» do telegrapho ou telephone	674:136$224
» » trafego	7.720:435$429
» da locomoção	12.979:860$800
» » via permanente	10.812:582$569
» de custeio	34.311:049$802
» accessoria	678:956$968
Despeza total	34.990:006$770

Nota — Não está incluida a despeza da "Rezende á Bocaina", por não a ter dado em detalhe.

QUADRO N. 23

Despezas medias

I. Estradas da União:

Despeza de administração e direcção geral, por kilometro	401$308
» do telegrapho ou telephone, idem	245$843
» do trafego, idem	1:611$208
» da locomoção, idem	2:565$867
» da via permanente, idem	1:542$599
» do custeio, idem	6:366$825
» accessoria, idem	322$728
» total, idem	6:689$553

II. Estradas concedidas pela União:

Despeza de administração e direcção geral, por kilometro. .	394$338
» do telegrapho ou telephone, idem	125$157
» do trafego, idem	1:433$342
» da locomoção, idem	2:409$783
» da via permanente, idem	2:007$415
» do custeio, idem	6:370$035
» accessoria, idem	126$052
» total, idem	6:496$087

QUADRO N. 24

Resultados do trafego

I. Estradas da União.

Receita total do trafego.	65.373:897$011
Despeza total de custeio	57.706:380$955
Saldo	7.667:516$056

II. Estradas concedidas pela União:

Receita total do trafego.	50.614:394$039
Despeza total do custeio	34.386:793$378
Saldo	16.227:600$661

Não sendo discriminadas as receitas e despezas dos trechos de concessão federal da Companhia Paulista, no resumo deste quadro foram consideradas as receitas e as despezas da «Secção Rio Claro».

QUADROS NS. 25 E 26

Principaes dados estatisticos relativos a dois annos consecutivos

Nestes quadros encontram-se reunidos dados que já figuram em diversos quadros deste relatorio estatistico e que, interessando immediatamente o estudo financeiro das estradas de ferro, ahi se acham grupados convenientemente.

QUADRO N. 27

Substituição do material da via-permanente e do telegrapho

I. Estradas da União:

Trilhos de aço	59.796 kilometros.
» » ferro	20.187 »
Chapas de juncção	40.103
Parafusos	340.645

Grampos	761.862	
Tire-fonds	245.081	
Material não especificado	139.814	peças.
Agulhas	91	
Corações	38	
Dormentes de madeira	667.386	
» » aço	—	
Postes	3.139	
Fios	76.585	metros
Isoladores	53	
Apparelhos telegraphicos	8	
» telephonicos	3	

Lastro empregado:

Pedra britada	3.344	metros cubicos.
Ordinario	469.292	» »

II. Estradas concedidas pela União:

Trilhos de aço	19.394	kilometros.
» » ferro	1.430	»
Chapas de juncção	15.795	
Parafusos	182.297	
Grampos	921.450	
Tire-fonds	352	
Material não especificado	58.112	peças.
Agulhas	31	
Corações	45	
Dormentes de madeira	646.303	
» » aço	—	
Postes	3.209	
Fios	64.104	metros.
Isoladores	3.747	
Apparelhos telegraphicos	—	
» telephonicos	2	

Lastro empregado:

Pedra britada	91.472	metros cubicos.
Ordinario	219.879	» »

QUADRO N. 28

Accidentes

No correr do anno de 1910 foram registrados os seguintes accidentes;

I. Estradas da União:

Collisões	56
Descarrilamentos produzidos por animaes na linha	18
Descarrilamentos por causas diversas	334

Material rodante deteriorado:

Locomotivas	108
Vehiculos	231
Pessoas feridas	171
Pessoas mortas	63

II. Estradas concedidas pela União :

Collisões	8
Descarrilamentos produzidos por animaes na linha	22
Descarrilamentos por causas diversas	141

Material rodante deteriorado:

Locomotivas	11
Vehiculos	17
Pessoas feridas	47
Pessoas mortas	23

QUADRO N. 29

Legislação e decisões do Governo

Abaixo vão mencionados os principaes actos que dimanaram do Poder Executivo, em virtude de autorização legislativa, referentes já á revisão de contracto existente, já a novos contractos, nos annos de 1910 e 1911.

Alcobaça a Praia da Rainha

Decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910 — Autoriza a revisão do contracto da Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1910.)

Decreto 8.312, de 20 de outubro de 1910 — Altera a clausula XXIV do decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910, no sentido de fixar em 90 annos o prazo para a revisão da estrada de ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, do seu prolongamento até a margem do rio Araguaya e do ramal para o Rio Tocantins. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)

Decreto n. 9.171, de 4 de dezembro de 1911 — Autoriza a revisão do traçado da estrada de ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cametá. (*Diario Official* de 6 dezembro de 1911.)

Alegrete a Quarahim

Decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção dessa estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)

Central do Rio Grande do Norte

Decreto n. 8.765, de 31 de maio de 1911 — Transfere para a Companhia Viação e Construcções os contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909. (*Diario Official* de 6 de julho de 1911.)

Decreto n. 9.172, de 4 de dezembro de 1911 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para a construcção e arrendamento da estrada. (*Diario Official* de 23 de novembro de 1911.)

Compagnie Auxiliaire

Decreto n. 9.101, de 8 de novembro de 1911 — Autoriza a revisão dos contracto de 15 de março de 1898 e 19 de junho de 1905. (*Diario Official* de 23 de novembro de 1911.)

Jaguarão a Basilio

Decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)

Maricá (prolongamento)

Decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910 — Autoriza o contracto com a Companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo para o prolongamento de sua estrada até a margem da lagôa de Araruama. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)

Mogyana

Decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910 — Concede autorização para construcção, uso e gozo da linha ferrea de Igarapava a Uberaba. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)

Decreto n. 8.588, de 8 de março de 1911 — Autoriza a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (*Diario Official* de 11 de março de 1911.)

O *Diario Official* de 22 de março de 1911 publicou o termo de revisão.

Oeste de Minas

Decreto n. 8.271, de 6 de outubro de 1910 — Autoriza o contracto de construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1910.)

Rêde Ceará — Piauhy

Decreto n. 7.842 A, de 3 de fevereiro de 1910. — Substitue as clausulas XXIX e XXX do decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909. (*Diario Official* de 20 de fevereiro de 1910.)

Contracto com a « South American Railway Constructions Company, Limited » de 4 de fevereiro de 1910.

Decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1911 — Autoriza a revisão do contracto de 4 de fevereiro de 1910 com a « South American Railway Constructions Company, Limited ».

Rêde Paraná-Santa Catharina

Decreto n. 7.863, de 9 de fevereiro de 1910 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina.

Decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911 — Autoriza a incorporação da Estrada de Ferro de Santa Catharina á rêde ferro-viaria Paraná-Santa Catharina.

Decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910—Autoriza a revisão do contracto de construcção e a transferencia e reversão dos contractos de arrendamento das estradas de ferro do Paraná e D. Thereza Christina. (*Diario Official* de 27 de abril de 1910.)

Decreto n. 8.270, de 6 de outubro de 1910 — Incorpora á rêde desta estrada de ferro a que, de Assumpção, capital do Paraguay, se dirija á fóz do Iguassú, ou outro ponto mais conveniente nas proximidades das Sete Quedas. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)

Decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911 — Autoriza a revisão dos contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)

S. Pedro a S. Luiz e S. Borja

Decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1911.)

Decreto n. 8.948, de 6 de setembro de 1911 — Substitue a clausula 1ª do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1911.)

S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento

Decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)

Sorocabana e Ituana

Decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910 — Transfere para o porto de Tibiriçá, no rio Paraná, no logar que melhor convier para a travessia desse rio, o ponto terminal da linha ferrea comprehendida nas da estrada de ferro Sorocabana, que, segundo a clausula 1ª do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirige de Capão Bonito para Agua Bôa, situada nas proximidades da foz do rio Tibagy, sendo mantida a mesma garantia de juros por kilometro. (*Diario Official* de 5 de junho de 1910.)

Estrada de ferro Therezopolis

Decreto n. 9.255, de 28 de dezembro de 1911 — Concede a esta estrada o prolongamento de sua linha ferrea até o sul de Itabira de Matto Dentro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)

Viação ferrea da Bahia

Decreto n. 8.321, de 23 de outubro de 1910 — Autoriza a revisão do contracto approvado pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, para o fim de ser constituida a rêde de viação ferrea federal da Bahia.

Decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911 — Autoriza a revisão do contracto de 31 de outubro de 1911, lavrado na conformidade do decreto n. 8.321, de 23 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 5 de abril de 1911.)

Legislação das estradas subvencionadas

Pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, foram approvadas as bases regulamentares para o serviço do povoamento do sólo nacional.

Diz o art 58 deste decreto :

« Verificada a utilidade da construcção da via ferrea economica para ligar terras devolutas colonizaveis ou nucleos coloniaes com estações de estradas de ferro, centros consumidores, portos maritimos ou fluviaes, a União poderá auxiliar a construcção mediante subvenção, paga de uma só vez, á razão de 6:000$ por kilometro aberto ao trafego.

Em contracto previo serão definidas as condições a observar, quer de caracter technico, quer relativas a prazos, indemnização do auxilio concedido, extensão maxima a subvencionar e quaesquer outras».

A lei n 2.221, de 30 de dezembro de 1909, que fixou a despeza geral da Republica para o exercicio de 1910, autorizou a elevar a subvenção, em seu art. 36, que assim se exprime :

« Art. 36. Para os fins de que trata o art. 58 das bases que baixaram com o decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, o Governo poderá abrir creditos supplementares e elevar a subvenção alli consignada a 15:000$, quando se trate de via ferrea de bitola de um metro, que não gose de garantia de juros, federal ou estadoal, comtanto que o pagamento se faça por trechos não inferiores a 20 kilometros em trafego.

No regimen destas leis foram concedidas subvenções a algumas linhas pelo Ministerio da Agricultura, que nomeou os engenheiros incumbidos de sua fiscalização.

Em breve o Sr. Ministro da Viação sentiu a necessidade de systematizar os contractos destas novas linhas, discriminando as attribuições que cabem a cada Ministerio, e para isso em aviso n. 37, de 4 de novembro de 1910, declarou ao Ministerio da Agricultura ser necessario estabelecer regras geraes para o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes.

Dessa origem procede o decreto n. 8.532, de 25 de janeiro de 1911, que estabelece regras para a concessão dessas estradas com direito a subvenção. (Veja *Diario Official* de 28 de janeiro de 1911.)

No quadro 29 *in-fine* encontram-se os decretos que se referem a essas linhas concedidas nos exercicios de 1910 e 1911.

QUADRO N. 1

DIRETORIA DA ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
DIRETORIA-BIBLIOTECA

EXTENSÃO E

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO	
					Em trafego	Em construcção
1	S. Luiz a Caxias e ramal		Maranhão	Da União	—	98,000
2	Sobral e prolongamento		Ceará e Piauhy	»	277,080	58,900
3	Baturité prolongamento e ramaes		Ceará	»	423,628	20,450
4	Central do Rio Grande do Norte		Rio Grande do Norte	»	83,554	80,446
5	Natal a Independencia		Rio Grande e Parahyba	»	171,197	—
6	Itamatahy a Picuhy		Parahyba do Norte	Não subvencionada	9,777	20,223
7	Conde d'Eu	Cabedello ao Pilar	» » »	Da União	74,339	—
8		Entroncamento a Independencia	« » »	»	66,259	—
9		Mulungú a Alagôa Grande	» » »	»	23,155	—
10	Recife ao Limoeiro e Timbaúha	Recife ao Limoeiro	Pernambuco	Não subvencionada	82,976	—
11		Ramal de Nazareth	»	»	13,069	—
12		Nazareth a Timbauha	»	»	45,010	—
13		Timbaúha ao Pilar	»	Da União	39,230	—
14		Ramal de Campina Grande	»	»	80,196	—
15		Ligação com a Central de Pernambuco	»	Não subvencionada	10,200	—
16	Central de Pernambuco		»	Da União	241,103	28,562
17	Recife ao S. Francisco	Recife a Palmares	»	»	124,739	—
18		Ligação com a Central de Pernambuco	»	Não subvencionada	6,230	—
19	Sul de Pernambuco	Palmares a Bom Conselho	»	Da União	146,420	—
20		Glycerio a União	Pernambuco e Alagôas	»	47,488	—
21	Central de Alagôas e ramal	Jaraguá a União	Alagôas	»	87,800	—
22		Lourenço de Albuquerque a Palmeira dos Indios	»	»	61,000	45,000
23	Ribeirão a Bonito		Pernambuco	»	28,657	—
24	Paulo Affonso		Pernambuco e Alagôas	»	115,853	—
25	Bahia ao S. Francisco		Bahia	»	123,340	—
26	Alagoinhas a Propriá		» e Sergipe	»	103,594	229,000
27	S. Francisco (Alagoinhas a Joazeiro)		»	»	452,310	—
28	Central da Bahia	S. Felix a Bandeira de Mello	»	»	254,600	—
29		Ramal da Feira de Sant'Anna	»	»	45,050	—
30		» de Olhos d'Agua	»	»	13,400	—
31		» » S. Gonçalo	»	»	3,600	—
32	Central do Brazil	Bitola de 1m,60	Districto Federal, Rio, Minas e S. Paulo	»	903,244	66,089
33		» » 1m,10	Rio de Janeiro	»	63,368	48,500
34		» » 1m,00	Districto Federal, Rio, Minas e S. Paulo	»	913,130	235,162
35		» mixta (1m,60 e 1m,00)	Idem	»	52,103	—
36	Rio do Ouro		Districto Federal e Rio de Janeiro	»	127,978	—
37	Rêde Sul-Mineira	Cruzeiro a Santa Rita de Cassia	S. Paulo e Minas	»	360,435	227,012
38		Ramal de Campanha	Minas Geraes	»	85,970	—
39		» » Alfenas	» »	»	7,578	—
40		Passa-Tres á Barra do Pirahy	Rio de Janeiro	(a)	40,859	—
41		Barra do Pirahy a Carvalhos	Rio e Minas	(a)	174,966	—
42		Soledade a Sapucahy	Minas Geraes	(a)	269,529	—
43		Soledade a Carvalhos	» »	(a)	41,769	67,175

CAPITAL GARANTIDO

Quadro n. 1

M KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com estudos pprovados	Em estudos ou estudados	Total					
190,170	222,000	510,170	—	—	4.017:956$842		1
119,300	204,366	659,646	—	—	8.745:043$374		2
58,000	459,550	961,628	—	—	23.226:554$132	Capital empregado, inclusive estudos.	3
67,411	76,000	307,411	—	—	5.034:314$581		4
—	—	171,197	—	—	7.111:111$111	Arrendada á "Great Western of Brazil Railway", no capital empregado não está incluido o custo do trecho de Nova Cruz a Independencia	5
—	120,433	150,433	—	—	610:540$180		6
—	—	74,339	—	—	6.615:751$111	Arrendada á «Great Western of Brazil Railway».	7
—	—	66,259	—	—		Idem.	8
—	—	23,155	—	—	—	Idem.	9
—	—	82,976	—	—	5.000:000$000	Trecho que gozava de garantia de juros.	10
—	—	13,069	—	—		Idem.	11
—	—	45,010	—	—	1.817:763$000		12
—	—	39,230	—	—	—	Arrendada á "Great Western of Brazil Railway".	13
—	—	80,196	—	—	—		14
—	—	10,200	—	—	—		15
—	185,220	454,975	—	—	—	De Recife a Flores.	16
—	—	124,739	—	—	11.428:088$900		17
—	—	6,230	—	—	—		18
—	69,400	215,820	—	—	22.594:671$283		19
—	—	47,488	—	—			20
—	—	87,800	—	—	6.413:000$000	Capital empregado na linha em trafego.	21
—	32,881	138,881	—	—			22
—	33,200	61,857	—	—	—		23
—	—	115,853	—	—	6.827:380$200		24
—	—	123,340	—	—	16.000:000$000		25
94,773	—	427,367	—	—	10.232:351$813		26
100,281	—	552,591	—	—	20.392:119$000		27
304,960	—	559,560	—	—	13.613:380$000		28
—	—	45,060	—	—			29
—	—	13,400	—	—			30
—	—	3,600	—	—			31
—	195,000	1.164,333	—	—	247.183:952$148	Em construcção : prolongamento da União Valenciana e ligação com Taboas.	32
—	—	111,868	—	—			33
—	265,000	1.414,292	—	—			34
—	—	52,103	—	—			35
—	—	127,978	—	—	3.543:856$000		36
—	—	587,447	—	—	—	O capital empregado na construcção, até 31 de dezembro, foi de 641:419$710.	37
—	—	85,970	—	—	—		38
—	—	7,578	—	—	—	(a) Em virtude da clausula 4ª do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, esta linha reverterá para a União no fim do prazo do arrendamento.	39
—	—	40,859	—	—	28.724:469$800		40
—	—	174,966	—	—			41
—	—	269,529	—	—			42
—	—	108,944	—	—			43

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO	
					Em trafego	Em construcção
44	Oéste de Minas	Sitio a Paraopoba	Minas Geraes	Da União	601,530	28,000
45		Ramaes de Ribeirão Vermelho e Itapecerica	» »	»	81,716	—
46		Ramal de Pitanguy	» »	»	4,800	—
47		» » Aguas Santas	» »	»	12,000	—
48		Ribeirão Vermelho a Formiga	» »	»	143,892	—
49		» » » Carrancas	» »	»	80,000	118,000
50		Barra Mansa a Angra dos Reis	Rio de Janeiro	»	70,790	35,000
51		» » » Bom Jardim	Rio e Minas Geraes	»	51,950	52,000
52		Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz	Minas Geraes	»	—	294,000
53		Ramal do Pará	» »	»	—	30,000
54	Rêde Paraná — Santa Catharina	Itararé ao Uruguay	—	Subvencionada	883,131	—
55		S. Francisco ao Iguassú	Santa Catharina e Paraná	»	96,156	143,115
56		Paranaguá a Curityba	Paraná	Da União	110,387	—
57		Prolongamento e ramaes	»	»	305,995	—
58		Imbituba a Lauro Müller	Santa Catharina	»	111,100	—
59		Ramal de Laguna	» »	»	5,240	—
60	Compagnie Auxiliaire	Santa Maria a Margem	Rio Grande do Sul	»	261,924	—
61		Margem a Neustadt	» » » »	»	93,408	—
62		Santa Maria a Uruguayana	» » » »	»	374,320	—
63		Cacequi a Bagé	» » » »	»	207,596	—
64		Ramal de Santa Cruz	» » » »	»	30,311	—
65		» » Paredão	» » » »	»	3,292	—
66		Porto Alegre a Taquára	» » » »	»	88,458	—
67		Santa Maria ao Uruguay	» » » »	»	535,097	—
68		Rio Grande a Bagé e ramaes	» » » »	»	302,410	—
69		Montenegro a Caxias	» » » »	»	117,269	—
70		Saycan a Livramento	» » » »	»	156,309	—
71	Cruz Alta a Santo Angelo		» » » »	»	30,000	19,405
72	S. Pedro a S. Borja		» » » »	»	—	—
73	Itaqui a S. Borja		» » » »	»	—	123,870
74	Lorena a Itajubá		S. Paulo e Minas	»	20,000	—
75	Goyaz e ramaes	Forniga ao kilometro 200	Minas Geraes	Subvencionada	113,176	86,824
76		Do kilometro 200 a Goyaz	» »	Da União	—	—
77		Ramal de Araguary a Catalão	Minas e Goyaz	»	—	54,127
78		» » Uberaba a S. Pedro	Minas Geraes	»	—	—
79	Alcobaça a Praia da Rainha		Pará	Subvencionada	50,940	11,400
80	Caxias a Cajazeiras		Maranhão	»	78,000	—
81	» » Araguaya		Maranhão e Goyaz	Não subvencionada	—	—
82	Victoria a Minas	Victoria a Itabira	Espirito Santo e Minas	Subvencionada	377,637	55,000
83		Curralinho a Diamantina	Minas Geraes	»	37,000	110,606

KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com estudos provados	Em estudos ou estudados	Total					
—	—	629,580	—	—	16.292:758$533	Em construcção : de Gonçalves Ferreira a Claudio.	44
—	40,000	121,715	—	—		Em estudos : de Itapecerica a Formiga.	45
—	—	4,800	—	—	—		46
—	—	12,000	—	—	—		47
—	—	143,892	—	—	—		48
—	—	193,000	—	—	—	Em construcção : de Carrancas a Bom Jardim.	49
—	—	105,790	—	—	—	Em construcção : do Alto da Serra a Angra.	50
—	—	103,950	—	—	—	Em construcção : de Cedro a Bom Jardim.	51
—	—	294,000	—	—	—		52
—	—	30,000	—	—	—		53
—	468,220	1.351,351	33.957:710$000	6 %	56.167:870$839	Decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910.	54
234,967	528,613	1.002,851			11.531:467$310		55
—	—	110,387	—	—	11.472:500$000		56
—	46,130	352,134	—	—	9.184:468$000		57
—	—	111,100	—	—	5.609:298$000		58
—	—	5,240	—	—			59
—	—	261,924	—	—			60
—	—	93,408	—	—		Com esta linha despenderam-se 7.295:260$806.	61
—	—	374,320	—	—		Com a linha de Uruguayana a Cacequy despenderam-se 10.456:383$893.	62
—	—	207,596	—	—			63
—	—	30,311	—	—			64
—	—	3,292	—	—	61.691:693$079	Este capital representa o que foi despendido pela companhia arrendataria.	65
—	—	88,458	—	—			66
—	—	535,097	—	—		Com a linha de Passo Fundo ao Uruguay despenderam-se 7.749:835$376.	67
—	—	302,440	—	—			68
—	—	117,269	—	—		Com esta linha despenderam-se 9.058:467$961.	69
—	—	156,369	—	—		Com esta linha despenderam-se 8.813:981$842.	70
51,548	—	100,953	—	—	986:299$400		71
84,440	—	84,440	—	—	—		72
—	—	123,870	—	—	3.211:143$815		73
—	60,000	80,000	—	—	—		74
—	—	200,000	7.500:000$000	6 %	3.621:780$000	Clausula 4ª do decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909.	75
311,242	646,911	958,153	—	—	—		76
62,191	—	116,318	—	—	2.829.911$352		77
51,120	222,221	273,341	—	—	—		78
121,860	—	184,200	—	—	—		79
—	—	78,000	2.214:774$517	6 %	2.214:774$517		80
182,720	—	182,720	—	—	—		81
300,167	200,000	932,804	32.870:896$609	6 %	32.870:896$609		82
—	—	147,606	4.500:000$000	6 %	1.143:720$000	Capital empregado na linha em trafego ; com a construcção gastou-se 1.694:455$096.	83

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO	
					Em trafego	Em construcção
84		Porto Novo a Saude	Minas Geraes	Não subvencionada	369,768	—
85		Ramal de Vista Alegre a Leopoldina	» »	»	12,456	—
86		» » Sumidouro	Rio de Janeiro e Minas	»	91,931	—
87		Macahé a Glycerio	Rio de Janeiro	Subvencionada	43,512	—
88		Triumpho a Manoel de Moraes	» » »	»	51,440	—
89		Campos a Porciuncula	» » »	Não subvencionada	169,079	—
90		Murundú a S. Eduardo	» » »	»	20,627	—
91	Leopoldina Railway.	Itaperuna a Poço Fundo	» » »	»	33,536	—
92		S. Eduardo a Moniz Freire	Espirito Santo e Rio	Subvencionada	92,669	—
93		Moniz Freire a Mathilde	Espirito Santo	Não subvencionada	80,330	—
94		Matbilde a Victoria	» »	»	79,267	—
95		Cachoeiro a Alegre	» »	»	48,642	98,020
96		Mattosinhos a Castello	» »	»	21,425	—
97		Praia Formosa a Entroncamento	Districto Federal e Rio	»	48,966	—
98		Capivary a Cabo Frio	Rio de Janeiro	»	—	—
99	Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá		» » »	»	—	64,186
100	Corcovado		Capital Federal	»	3,824	—
101	Capital Federal a Petropolis		Districto Federal e Rio	»	—	—
102	Prolongamento da Ferro-Carril Carioca		Districto Federal	»	5,000	15,020
103	Bananal		Rio e S. Paulo	»	28,000	—
104	Rezende á Bocaina		» »	»	38,810	—
105	Prolongamento da Estrada de Ferro Funilense		S. Paulo	Subvencionada	—	—
106	Santos a Jundiaby		»	Não subvencionada	139,000	—
107	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao porto Tibiriçá	»	Subvencionada	217,600	—
108		Tatuhy a Itararé	»	»	250,007	—
109		Prolongamento para Santos	»	Não subvencionada	—	—
110	Paulista	Rio Claro a Araraquára	»	»	127,486	—
111		Ramal de Jabú	»	»	142,952	—
112		Baurú a Pederneiras	»	»	38,178	—
113	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára	»	»	191,475	—
114		Jaguára a Araguary	Minas e S. Paulo	Subvencionada	281,104	—
115		Ramal de Caldas	S. Paulo e Minas	Não subvencionada	76,887	—
116		Mogymirim a Santos	S. Paulo	»	—	—
117		Igarapava a Uberaba	S. Paulo e Minas	»	—	—
118	Araraquara a Jataby		S. Paulo, Minas e Goyaz	»	—	—
119	Noroeste do Brazil.	Baurú á Itapura	S. Paulo	Subvencionada	436,320	—
120		Itapura a Corumbá	S. Paulo, Matto Grosso	Da União	25,942	598,684
121	S. Paulo a Goyaz		S. Paulo e Goyaz	Subvencionada	—	—
122	Madeira Mamoré		Matto Grosso	Da União	152,000	208,000
123	Quarahim a Itaquy		Rio Grande do Sul	Subvencionada	175,597	—
124	Pelotas ás colonias de S. Lourenço		»	»	—	—
125	Minas de S. Jeronymo		»	»	—	—
					15.225,627	3.367,776

KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com estudos provados	Em estudos ou estudados	Total					
—	—	369,768	—	—	—		84
—	—	12,456	—	—	—		85
—	—	91,931	—	—	—		86
—	—	43,512	1.196:805$897	6 %	1.196:805$897		87
—	—	51,440	1.543:200$000	6 %	1.543:200$000		88
—	—	169,079	—	—			89
—	—	20,627	—	—	6.856:156$600		90
—	—	33,536	—	—			91
—	—	92,669	2.796:900$000	6 %	4.770:061$337		92
—	—	80,330	—	—	—		93
—	—	79,267	—	—	—		94
—	—	146,662	—	—	—		95
—	—	21,425	—	—	—		96
—	—	48,966	—	—	—		97
54,160	—	54,160	—	—	—		98
—	—	64,186	—	—	—	Decreto n. 7.942, de 7 abril de 1910.	99
—	—	3,824	—	—	—	Tracção electrica.	100
57,000	—	57,000	—	—	—	Tramway electrico.	101
—	—	18,020	—	—	—	Idem.	102
—	—	28,000	—	—	810:000$000		103
—	—	38,810	—	—	—		104
44,000	—	44,000	—	—	—	Decreto n. 8.103, de 21 de julho de 1910.	105
—	—	139,000	—	—	£6.738.802-15-10		106
75,280	126,000	418,880	6.540:000$000	6 %	27.900:588$643	Decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910.	107
—	—	250,007	7.500:000$000	6 %			108
183,000	—	183,000	—	—	—		109
40,000	—	167,486	—	—			110
—	—	142,952	—	—	14.651:489$888		111
—	—	38,178	—	—			112
—	—	191,475	—	—	6.153:857$750		113
—	49,025	330,129	8.430:000$000	6 %	8.430:000$000	Decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910.	114
—	—	76,887	—	—	(a)	(a) Incluido na linha de Ribeirão a Jaguára.	115
265,120	—	265,120	—	—	431:649$550		116
—	48,730	48,730	—	—	—	Decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910.	117
—	—	—	—	—	—	Decreto n. 7.245, de 24 de dezembro de 1908.	118
—	—	436,320	13.110:000$000	6 %	14.324:630$736		119
341,160	—	965,786	—	—	18.228:133$343		120
—	120,000	120,000	—	—	—	Decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910.	121
—	—	360,000	—	—	21.068:007$443		122
—	—	175,507	6.000:000$000	6%	8.540:549$815		123
135,590	—	135,590	—	—	—		124
149,000	—	149,000	—	—	—		125
570,460	4.419,909	26.692,772					

GARANTIA DE JUROS — RESPONSABILIDADE DO GOVERNO DA UNIÃO EM 1910, NA EUROPA E NO BRAZIL

DE IGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAPITAL FIXADO	CAPITAL DESPENDIDO OU DEPOSITADO	TAXA	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESPEZA	GARANTIA INTEGRAL	QUANTIA PAGA NA EUROPA	ONUS EFFECTIVO
I — COM GARANTIA EM OURO									
				Kilometros					
Alcobaça a Praia da Rainha	757:987$200	Frs. 13.213.500	6 %	50,940	—	—	£ 37.104-5-2	£ 36.350-0-7	£ 33.350-0-7
Victoria a Minas — Victoria a Itabira	Frs. 3.301.433	Frs. 55.734.922	6 %	377,637	2.592:663$755	3.134:778$699	£ 141.910-8-0	£ 143.540-1-0	£ 143.540-1-0
Victoria a Minas — Curralinho a Diamantina	—	Frs. 12.747.874	6 %	37,000	8:138$435	24:373$041	£ 30.594-17-0		
Goyaz — Formiga ao kilometro 209	—	Frs. 21.243.457	6 %	113,176	100:030$350	300:721$197	£ 50.991-10-0	£ 50.132-13-9	£ 50.132-11-9
Noroeste — Bahurú a Itapura	—	Frs. 44.855.524	6 %	436,320	574:181$340	797:928$757	£ 103.842-0-0	£ 103.842-0-0	£ 103.842-0-0
S. Paulo-Rio Grande — Itararé ao Uruguay	£ 1.519.769-5-0	£ 5.019.105-0-0	6 %	883,131	2.082:563$102	2.061:6 5$041	£ 302.337-16-0	£ 302.337-16-0	£ 302.337-16-0
S. Paulo-Rio Grande — S. Francisco do Iguassú	—			96,153	100:545$351	147:961$822			
Quarahim a Itaqui	£ 675.000-0-0	—	6 %	175,597	434:503$403	400:101$434	£ 40.500-0-0	£ 42.838-19-1	£ 40.500-0-0
				2.169,957					£ 766.703-9-4
II — COM GARANTIA EM PAPEL									
Caxias a Cajazeiras	2.165:435$912	40:278$588	6 %	78,000	110:355$302	114:154$889	132:886$471	—	132:886$471
Leopoldina Railway — Barão de Araruama (prolongamento)	—	1.543:200$000	6 %	51,440	114:469$803	165:246$242	92:592$000	—	92:592$000
Leopoldina Railway — Central de Macahé	—	1.196:805$000	6 %	43,512	62:398$773	106:665$332	71:808$300	—	71:808$300
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	—	2.796:900$000	6 %	92,669	167:724$205	331:901$870	167:814$000	—	167:814$000
Mogyana — Jaguára a Araguary	—	8.430:000$000	6 %	281,104	980:705$156	1.030:577$011	505:800$000	—	505:800$000
Sorocabana e Ituana — Capão Bonito ao Porto Tibiriçá	—	6.510:000$000	6 %	217,588	1.061:392$000	801:769$113	392:400$000	—	132:777$143
Sorocabana e Ituana — Tatuby a Itara é	—	7.500:000$000	6 %	250,007	908:428$050	8 7:924$959	450:000$000	—	349:493$009
				1.014,320					1.453:171$823

QUADRO N. 3

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS COMPANHIAS	EXTENSÃO TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910			CUSTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910			
		Em trafego	Média em trafego	Em construcção	Da parte em trafego	Por kilometro	Da parte em construcção	Com garantia
		Kilometros	Kilometros	Kilometros				
1	South American Railway Construction	701,219	701,219	79,350	31.971:597$800	45:608$556	—	—
2	Great Western of Brazil Railway	1.474,788	1.474,788	93,785	—	—	—	—
3	Viação Geral da Bahia	995,904	995,904	—	60.237:850$000	60:479$000	—	—
4	Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil	2.170,424	2.081,391	—	(a) 61.691:693$979	28:580$850	—	
5	Brazil Great Southern Railway	175,597	175,597	123,870	8.540:540$315	48:637$219	3.746:067$450	6.000:000$000
6	Estrada de Ferro de Goyaz	113,176	103,900	140,951	3.621:780$000	22:051$150	2.829:911$350	7.500:000$000
7	Estradas de Ferro do Norte do Brazil	50,940	50,940	11,400	(b) 7.316:171$430	—	—	3.859:333$333
8	Geral de Melhoramentos no Maranhão	78,000	78,000	—	2.214:774$517	28:394$544	—	2.214:774$517
9	Leopoldina Railway	2.570,429	—	114,930	—	—	—	(c) 5.536:905$000
10	Estrada de Ferro Noroeste do Brazil	462,264	462,264	939,842	(d) 15.384:000$000	35:203$000	18.228:133$343	15.384:000$000
11	Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação	1.487,115	1.487,115	121,040	90.618:559$305	60:940$524	641:419$710	8.430:000$000
12	Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes	1.150,876	1.150,876	—	114.323:630$000	99:325$800	—	—
13	S. Paulo Railway	190,548	190,548	—	£ 6.469.946—19—2	£ 33.962—19—0	—	—
14	Estradas de Ferro Federaes Brazileiras	981,106	973,153	90,175	41.163:253$225	41:960$500	2.003:975$230	—
15	Estrada de Ferro Victoria a Minas	414,637	352,700	175,624	21.937:254$945	52:860$855	—	32.870:896$609
16	Rio de Janeiro Tramway, Light and Power	(g)	—	—	—	—	—	—
17	Lavoura e Colonização de S. Paulo	68,000	68,000	64,186	—	—	—	—
18	Estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande	974,392	825,420	143,615	56.167:870$899	66:292$966	11.531:467$310	33.957:710$000
19	Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	152,000	152,000	208,000	21.068:007$443	138:605$312	—	—
20	Estrada de Ferro Sorocabana	467,595	467,595	—	19.747:304$134	42:231$180	—	14.040:000$000

(a) Quantia gasta pela companhia arrendataria.
(b) Inclusive a parte em construcção.
(c) esta importancia refere-se sómente ás linhas garantidas pela União.
(d) Do trecho de Baurú a Itapura.
(e) Acções preferenciaes.
(f) O Estado de Minas Geraes garante juros sobre o capital de 12.934:000$000.
(g) Esta companhia é proprietaria da estrada de ferro do Corcovado, com extensão de 3,824 kilometros, de cremalheira e por tracção electrica.

OMPANHIAS CONCESSIONARIAS

Quadro n. 3

CAPITAL DAS COMPANHIAS			FORMAÇÃO DO CAPITAL					N. DE ORDEM
axa	Sem garantia	Total	Em acções integralizadas	Em acções não integralizadas	Em debentures	Não consolidado	Total	
—	5.850:000$000	5.850:000$000	—	—	—	—	5.850:000$000	1
—	£ 2.999.950—0—0	£ 2.999.950—0—0	£ 1.500.000—0—0	—	£ 1.499.950—0—0	—	£ 2.999.950—0—0	2
—	4.700:000$000	4.700:000$000	—	—	—	—	4.700:000$000	3
—	61.691:693$979	61.691:693$979	Frs. 30.000.000	—	Frs. 72.500.000	—	Frs. 102.500.000	4
%	2.540:549$815	8.540:549$815	£ 350.000—0—0	—	£ 439.000—0—0	£ 67.895—0—0	£ 856.895—0—0	5
%	11.325:000$000	18.825:000$000	10.000:000$000	—	8.825:000$000	—	18.825:000$000	6
%	16.280:249$214	20.139:582$547	—	12.500:000$000	7.639:582$547	—	20.139:582$547	7
%	985:225$483	3.200:000$000	3.200:000$000	—	—	—	3.200:000$000	8
%	97.401:154$260	102.933:059$260	£ 5.690.690—0—0	—	£ 5.889.800—0—0	—	£ 11.580.496—0—0	9
%	13.148:500$000	28.532:500$000	10.000:0000$000	—	18.532.500$000	—	28 532:500$000	10
%	72.992:164$383	81.422:164$383	80.000:000$000	—	1.422:164$383	—	81.422:164$383	11
—	99.654:222$220	99.654:222$220	80.000:000$000	(e) —	19.654:222$220	—	99.654:222$220	12
—	£ 6.000.000—0—0	£ 6.000.000—0—0	£ 3.000.000—0—0	£ 1.000.000-0-0	£ 2.000.000—0—0	—	£ 6.000.000—0—0	13
—	(f) 49.809:800$000	49.809:800$000	20.000:000$000	—	29.809:800$000	—	49.809:800$000	14
%	20.079:103$391	52.950:000$000	14.120:000$000	—	38.830:000$000	—	52.950:000$000	15
—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	17
%	43.599:214$000	77.556:924$000	Frs. 20.000.000	—	Frs. 199.708.000	—	Frs. 219.708.000	18
—	20.109:940$000	20.109:940$000	18.285:400$000	(e) 1.824:540$000	—	—	20.109:940$000	19
%	22.009:377$778	36.049:377$778	£ 2.055.555—0—0	—	£ 2.000.000—0—0	—	£ 4.055.555—0—0	20

Quadro n. 4

DESPEZA DE FISCALIZAÇÃO E AUXILIOS PRESTADOS ÁS COMPANHIAS

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM 31 DE DEZEMBRO 1910 — Em trafego — Total	Em trafego — Média	Em construcção	TOTAL DESPENDIDO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1910 COM A FISCALIZAÇÃO	QUANTIAS PAGAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1910 COM GARANTIA DE JUROS	OBSERVAÇÕES
	Kilometros	Kilometros	Kilometros			
Caxias á Cajazeiras	78,000	78,000	—	8:159$134	2.277:424$520	
Natal á Nova Cruz	121,000	121,000	—	184:868$696	8.286:903$059	Ao par.
Conde d'Eu	163,753	163,753	—	149:178$973	8.703:698$421	Idem.
Recife a Limoeiro	141,055	141,055	—	171:957$288	6.222:244$320	Approximadamnete.
Recife a S. Francisco	124,739	124,739	—	460:030$269	33.319:415$226	Inclusive differenças de cambio e agentes financeiros.
Central de Alagôas	88,000	88,000	—	179:371$409	6.482:734$553	
Ramal de Viçosa	62,000	62,000	—	—	881:071$132	
Bahia ao S. Francisco	123,340	123,340	—	473:224$161	66.811:483$624	Inclusive differenças de cambio e agentes financeiros.
Ramal do Timbó	83,021	83,021	—	—	4.823:774$000	
Central da Bahia	316,660	316,660	—	37:389$140	22.417:770$440	Approximadamente.
Leopoldina Railway — Central de Macahé	43,512	43,512	—	4:790$500	1.524:717$556	
Leopoldina Railway — Prolongamento de Barão de Araruama	51,440	51,440	—	7:525$800	1.559:155$246	
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	223,242	223,242	—	192:239$776	8.552:045$171	Approximadamente.
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	92,669	92,669	—	—	2.598:383$892	
Minas o Rio	170,000	170,000	—	124:347$888	20.581:364$960	Approximadamente.
Muzambinho (Ramal da Caiupanha)	85,970	85,970	—	49:739$473	1.649:572$440	
Sorocabana e Ituana	467,607	467,607	—	9:483$870	3.778:040$900	
Mogyana	549,466	549,466	—	54:009$530	12.009:495$482	Deduzida a importancia já reembolsada.
Paraná	416,955	416,955	—	185:073$140	7.559:638$014	Ao par.
D. Thereza Christina	118,096	116,340	—	141:532$700	7.766:249$800	Idem.
Santa Maria ao Uruguay	355,602	355,602	—	14:934$058	4.910:550$248	Idem.
Rio Grande a Bagé	283,000	283,000	—	183:092$900	19.039:296$340	Idem.
Quarahim a Itaquy	175,597	175,597	123,870	137:019$500	9.234:617$200	Idem.
S. Paulo — Rio Grande	883,131	729,264	143,115	—	15.959:734$300	Idem.
Victoria a Minas	377,637	352,164	89,000	—	6.161:275$610	Idem.
S. Gabriel a S. Sebastião	91,689	91,689	—	—	1.037:714$546	
Noroeste do Brazil	436,320	436,320	—	—	3.234:336$370	Ao par.
Alcobaça á Praia da Rainha	42,940	42,940	19,400	—	862:737$888	Idom.
Goyaz	113,176	103,900	136,000	—	1.324:435$415	Idem.
Totaes	6.379,617	6.089,245	511,385	2.770:998$205	289.574:880$873	

QUADRO N. 5

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940	BITOLA	EXTENSÃO E NUMERO								
				Linhas principaes	Numero	Ramaes	Numero	Linhas accessorias	Numero	Desvios	Numero	Prolongamentos
												I — DA
		Kiloms.	Ms.	Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.
1	Baturité, prolongamento e ramaes	423,628	1,00	413,482	1	10,146	2	—	—	12,835	—	—
2	Sobral e prolongamento	277,080	1,00	277,080	1	—	—	—	—	—	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	83,554	1,00	83,554	1	—	—	—	—	—	—	—
4	Great Western — Natal á Independencia	171,197	1,00	171,197	1	—	—	—	—	5,599	—	—
5	Great Western — Conde d'Eu	163,753	1,00	74,339	1	89,414	2	—	—	9,908	—	—
6	Great Western — Recife ao S. Francisco	124,739	1,00	124,739	1	—	—	2,994	—	8,812	—	—
7	Great Western — Central de Pernambuco	228,383	1,00	179,900	1	—	—	8,520	—	2,745	—	48,483
8	Great Western — Sul de Pernambuco	193,908	1,00	146,420	1	47,488	1	6,286	—	6,930	—	—
9	Great Western — Central de Alagôas e ramal	150,000	1,00	84,700	1	65,300	1	2,467	—	6,028	—	—
10	Great Western — Paulo Affonso	115,853	1,00	115,853	1	—	—	—	—	6,018	—	—
11	Great Western — Ribeirão a Cortez	28,657	1,00	28,657	1	—	—	—	—	0,952	—	—
12	Viação da Bahia — Bahia ao S. Francisco	123,340	1,60	123,340	1	—	—	—	—	18,863	65	—
13	Viação da Bahia — Alagoinhas a Propriá	103,870	1,00	103,870	1	—	—	0,216	1	6,100	34	—
14	Viação da Bahia — S. Francisco	452,310	1,00	452,310	1	—	—	13,578	15	8,396	23	—
15	Viação da Bahia — Central da Bahia	316,660	1,067	255,000	1	61,660	3	2,160	1	12,900	83	—
16	Central do Brazil — Bitola larga	903,493	1,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Central do Brazil — Bitola estreita	833,472	1,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Central do Brazil — Bitola mixta	52,103	1,60 / 1,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Rio do Ouro	127,978	1,00	60,247	1	67,731	8	—	—	5,604	—	—
20	Rêde Sul-Mineira — Cruzeiro a Montebello	360,435	1,00	360,435	1	93,518	2	1,621	—	20,357	106	—
21	Rêde Sul-Mineira — Ramal da Campanha	85,970	1,00	—	—	—	—	—	—	1,578	10	—
22	Rêde Sul-Mineira — » de Alfenas »	7,578	1,00	—	—	—	—	—	—	0,355	2	—
23	Rêde Sul-Mineira — Barra do Pirahy a Passa Tres	40,859	1,00	40,859	1	—	—	—	—	1,554	6	—
24	Rêde Sul-Mineira — Barra do Pirahy a Carvalhos	174,966	1,00	174,966	1	—	—	—	—	5,018	16	—
25	Rêde Sul-Mineira — Soledade a Sapucahy	269,529	1,00	269,529	1	—	—	—	—	5,532	30	—
26	Rêde Sul-Mineira — » » Carvalhos	41,769	1,00	41,769	1	—	—	—	—	0,635	5	—
27	Oéste de Minas — Sitio a Paraopeba e ramaes	703,000	0,76	602,000	1	101,000	4	—	—	21,506	—	—
28	Oéste de Minas — Carrancas á Formiga	223,000	1,00	223,000	1	—	—	—	—	3,723	11	—
29	Oéste de Minas — Barra Mansa a Cedro	51,950	1,00	51,950	1	—	—	—	—	0,613	—	—
30	Oéste de Minas — Barra Mansa a Capivary	63,000	1,00	63,000	1	—	—	—	—	—	—	—
31	Viação do Rio Grande do Sul	2158,497	1,00	2.135,206	1	23,291	—	—	—	150,707	—	—
32	Formiga a Bambuhy	113,175	1,00	113,175	1	—	—	—	—	—	—	—
33	Madeira-Mamoré	152,000	1,00	152,000	1	—	—	—	—	—	—	—
												II — CONCEDIDAS
34	Alcobaça á Praia da Rainha. (a)	58,300	1,00	54,960	1	3,340	1	—	—	1,650	—	—
35	Caxias á Cajazeiras	78,000	1,00	78,000	1	—	—	0,480	1	2,220	17	—
36	Recife ao Limoeiro e Timbaúba. (b)	260,481	1,00	157,199	1	103,282	2	6,600	—	7,191	—	—

(a) — Inclusive um trecho em construcção.
(b) — Inclusive o ramal de Campina Grande, pertencente ao Governo da União.

TECHNICAS — *Quadro n. 5*

Numero	Via singela	Via dupla	Planta: Alinhamentos: Rectos	Planta: Alinhamentos: Curvos	Planta: Em % da extensão total: Rectos	Planta: Em % da extensão total: Curvos	Planta: Curva: Raio minimo	Planta: Curva: Extensão	Perfil: Nivel	Perfil: Rampa e contra rampa	Perfil: Em % da extensão total: Nivel	Perfil: Em % da extensão total: Rampa e contra rampa	Declividade: Maxima	Declividade: Extensão	Numero de ordem
UNIÃO															
	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	
—	423,628	—	255,388	168,240	60,28	39,72	101,28	1,131	171,373	252,255	40,45	59,55	0,020	1,911	1
—	277,080	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	83,554	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	171,197	—	122,283	48,914	71,44	28,56	110,00	5,206	49,387	121,810	28,84	71,16	0,025	23,000	4
—	163,753	—	107,261	56,492	65,00	35,00	100,00	0,246	52,979	110,774	32,11	67,89	0,022	0,400	5
—	124,739	—	69,752	54,987	55,92	44,08	320,00	0,766	26,863	97,876	21,53	78,47	0,017	13,420	6
1	228,383	—	136,376	92,007	59,71	40,29	120,00	0,080	94,201	134,182	41,24	58,76	0,028	0,700	7
—	193,908	—	91,384	102,524	47,13	52,87	100,10	0,188	39,806	154,102	20,53	79,47	0,032	0,050	8
—	150,000	—	101,861	48,139	67,91	32,09	100,00	0,572	63,700	86,300	42,47	57,53	0,020	27,965	9
—	115,853	—	56,683	59,170	48,93	51,07	82,06	0,723	30,121	85,732	25,99	74,01	0,030	3,133	10
—	28,657	—	15,200	13,457	53,04	46,96	100,00	0,973	6,713	21,944	23,43	76,57	0,031	1,190	11
—	123,340	—	56,216	67,124	45,58	54,42	300,00	1,099	25,871	97,469	20,97	79,03	0,0125	19,260	12
—	103,870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	452,310	—	257,770	194,540	56,99	43,01	152,90	9,046	121,827	330,483	26,93	73,07	0,018	15,000	14
—	316,660	—	204,217	112,443	64,50	35,50	120,00	2,150	103,789	212,871	32,78	67,22	0,033	8,390	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
—	127,978	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	360,435	—	174,869	185,566	48,52	51,48	80,00	0,692	156,556	203,879	43,43	56,57	0,030	20,598	20
—	85,970	—	44,335	41,635	51,55	48,45	104,33	4,064	46,050	39,920	53,55	46,45	0,025	6,389	21
—	7,578	—	4,303	3,275	56,78	43,22	99,81	0,200	1,787	5,791	23,58	76,42	0,015	2,063	22
—	40,859	—	25,110	15,749	61,45	38,55	75,40	0,120	19,937	20,922	48,79	51,21	0,032	0,450	23
—	174,936	—	74,689	100,277	42,68	57,32	75,40	3,136	35,642	139,324	20,37	79,63	0,032	1,100	24
—	269,529	—	135,414	134,115	50,24	49,76	80,16	2,860	99,138	170,391	36,78	63,22	0,032	0,264	25
—	41,769	—	24,719	17,050	59,18	40,82	101,28	1,600	13,447	28,322	32,19	67,81	0,029	2,100	26
—	703,000	—	401,683	301,317	57,39	42,61	74,96	—	403,486	299,514	57,65	42,35	0,020	—	27
—	223,000	—	97,583	125,417	43,75	56,25	100,00	—	90,990	132,010	40,80	59,20	0,025	—	28
—	51,950	—	20,503	31,447	39,47	60,53	100,10	12,037	16,009	35,941	30,80	69,20	0,030	4,545	29
—	63,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	2.158,497	—	1.348,138	810,359	62,46	37,54	100,00	39,214	892,397	1266,100	41,35	58,65	0,030	9,876	31
—	113,175	—	48,372	64,803	42,74	57,26	101,10	1,870	45,031	68,144	39,79	60,21	0,020	—	32
—	152,000	—	119,566	32,434	78,66	21,34	191,07	—	34,697	117,303	22,83	77,17	0,012	—	33
PELA UNIÃO															
—	58,300	—	37,856	20,444	64,93	35,07	100,00	—	22,535	35,765	38,66	61,34	0,030	—	34
—	78,000	—	60,554	17,446	77,63	22,37	150,00	1,272	30,120	47,880	38,61	61,39	0,030	2,552	35
—	260,481	—	149,325	111,156	57,32	42,68	100,00	1,212	78,926	181,555	30,30	69,70	0,025	0,160	36

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910	BITOLA	EXTENSÃO E NUMERO								
					Linhas principaes	Numero	Ramaes	Numero	Linhas accessorias	Numero	Desvios	Numero	Prolongamentos
			Kiloms.	Met.	Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.		Kiloms.
37	Victoria a Minas.	Victoria a Itabira.	377,637	1,00	377,637	1	—	—	—	—	7,057	—	—
38		Curralinho a Diamantina . .	37,000	1,00	37,000	1	—	—	—	—	1,006	—	—
39	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal.	382,224	1,00	369,768	1	12,456	1	—	—	—	—	—
40		Sumidouro	91,931	1,00	91,931	1	—	—	—	—	2,103	—	—
41		Central de Macahé.	43,512	1,00	43,512	1	—	—	—	—	0,911	—	—
42		Barão de Araruama (Prolongamento)	51,440	1,00	51,440	1	—	—	—	—	0,500	—	—
43		Carangola e ramaes	223,242	1,00	169,079	1	54,163	2	—	—	8,572	—	—
44		S. Eduardo a Itapemirim. .	92,669	1,00	92,669	1	—	—	—	—	1,792	—	—
45		Sul do Espirito Santo. . . .	159,768	1,00	159,768	1	—	—	—	—	—	—	—
46		Caravellas e ramal.	71,182	1,00	49,650	1	21,532	1	—	—	1,932	20	—
47		Norte.	48,330	1,00	48,330	1	3,430	2	3,560	3	16,200	—	—
48	Corcovado.		3,824	1,00	3,824	1	—	—	—	—	0,172	2	—
49	Bananal		28,000	1,00	28,000	1	—	—	2,500	—	0,600	—	—
50	Rezende á Bocaina.		38,810	1,00	38,810	1	—	—	—	—	1,100	9	6,196
51	Santos a Jundiahy.		139,466	1,60	139,466	2	2,844	1	—	—	169,865	422	—
52	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	217,588	1,00	217,588	1	—	—	—	—	7,156	52	—
53		Tatuhy a Itararé	250,007	1,00	250,007	1	—	—	—	—	14,033	55	—
54	Rio Claro á Araraquara e ramal do Jahú . . .		270,697	1,00	127,486	1	143,211	1	—	—	45,980	—	—
55	Mogyana . .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas.	268,362	1,00	191,475	1	76,887	1	—	—	18,084	—	—
56		Jaguára a Araguary	281,104	1,00	281,104	1	—	—	—	—	7,654	—	—
57	Noroeste	Baurú a Itapura	436,285	1,00	436,285	1	—	—	—	—	—	—	—
58		Itapura a Jupiá.	25,945	1,00	25,945	1	—	—	—	—	—	—	—
59	Quarahim a Itaquy.		175,597	1,00	175,597	1	—	—	—	—	6,481	42	—
60	Rêde Paraná-Santa Catharina	Itararé ao Uruguay	883,131	1,00	883,131	1	—	—	—	—	13,310	—	—
61		S. Francisco a Hansa . . .	96,156	1,00	96,156	1	—	—	—	—	4,412	—	—
62		Paranaguá a Curityba . (c)	110,387	1,00	110,387	1	—	—	—	—	9,513	—	305,995
63		Prolongamentos e ramaes (c)	305,995	1,00	190,989	1	114,182	3	0,977	—	9,974	—	—
64		D. Thereza Christina . . (c)	116,340	1,00	111,100	1	5,240	1	—	—	6,294	40	—

(c) arrendadas conforme o Decreto n. 7.928, de 31 de Março de 1910.

Numero	Via singela	Via dupla	PLANTA: Alinhamentos: Rectos	PLANTA: Alinhamentos: Curvos	PLANTA: Em % da extensão total: Rectos	PLANTA: Em % da extensão total: Curvos	PLANTA: Curva: Raio minimo	PLANTA: Curva: Extensão	PERFIL: Nivel	PERFIL: Rampa e contra rampa	PERFIL: Em % da extensão total: Nivel	PERFIL: Em % da extensão total: Rampa e contra rampa	DECLIVIDADE: Maxima	DECLIVIDADE: Extensão	NUMERO DE ORDEM
	Kilom.	Kilom.	Kilom.	Kilom.			Metros	Kilom.	Kilom.	Kilom.			Metros	Kilom.	
—	377,637	—	288,133	149,504	60,48	39,52	100,00	33,752	209,754	167,883	55,54	44,46	0,025	28,767	37
—	37,000	—	18,413	18,587	49,76	50,24	100,00	2,552	6,825	30,175	18,44	81,56	0,012	—	38
—	382,224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	91,931	—	60,495	31,435	65,00	35,00	80,00	—	25,986	65,945	27,92	72,08	0,022	—	40
—	43,512	—	29,614	13,898	68,06	31,94	100,00	0,972	17,504	26,008	40,23	59,77	0,030	0,200	41
—	51,410	—	17,410	34,000	33,91	66,09	80,00	8,300	7,232	44,208	14,06	85,94	0,025	35,108	42
—	223,242	—	129,000	94,242	57,85	42,15	115,00	0,141	83,000	140,242	37,22	62,78	0,025	3,740	43
—	92,069	—	45,397	47,272	48,69	51,31	80,15	2,143	31,170	61,499	33,48	66,52	0,030	0,240	44
—	159,768	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	71,182	—	48,895	22,287	68,69	31,31	87,00	0,089	26,224	44,958	36,84	63,16	0,030	0,370	46
—	28,770	19,560	37,360	10,970	77,30	22,70	181,03	—	18,800	29,530	38,89	61,11	0,015	0,220	47
—	3,824	—	1,157	2,667	30,26	69,74	120,76	2,667	—	3,824	—	100,00	0,330	0,130	48
—	28,000	—	17,380	10,620	62,07	37,93	96,00	0,320	—	—	—	—	0,020	—	49
1	38,810	—	10,910	27,900	28,11	71,89	80,00	—	2,500	36,310	6,44	93,56	0,020	—	50
—	—	139,426	80,179	59,287	57,50	42,50	211,09	0,274	34,506	104,960	24,74	75,26	0,025	1,898	51
—	217,588	—	129,339	88,249	59,43	40,57	120,00	—	72,181	145,407	33,17	66,83	0,020	—	52
—	250,007	—	132,954	117,053	53,23	46,77	143,36	2,400	71,076	178,931	28,46	71,54	0,020	11,413	53
—	270,607	—	163,300	104,307	61,32	38,68	120,13	7,900	67,506	203,101	24,89	75,11	0,020	71,390	54
—	268,362	—	150,837	117,525	56,28	43,72	82,06	9,220	68,699	199,663	25,63	74,37	0,020	11,732	55
—	281,104	—	179,140	101,964	63,75	36,25	99,81	27,060	69,213	211,891	24,63	75,37	0,030	33,222	56
—	436,285	—	257,381	178,904	58,78	41,22	150,00	—	149,935	286,350	34,33	65,67	0,020	—	57
—	25,945	—	18,731	7,164	72,39	27,61	150,00	—	13,109	12,836	50,52	49,48	0,020	—	58
—	175,597	—	147,873	27,724	84,21	15,79	125,00	0,109	61,439	114,158	34,98	65,02	0,021	0,360	59
—	883,131	—	447,011	436,120	50,62	49,38	101,28	137,007	297,402	585,729	33,68	66,32	0,030	2,676	60
—	96,156	—	72,789	23,376	75,69	24,31	101,28	1,008	60,283	35,873	62,69	37,31	0,020	—	61
1	110,387	—	69,905	40,482	63,35	36,65	90,00	2,440	38,680	71,707	35,00	65,00	0,030	22,805	62
—	305,995	—	175,635	130,360	58,25	41,75	90,00	10,574	131,554	174,441	38,71	61,29	0,030	12,716	63
—	116,340	—	78,208	38,132	67,22	32,78	100,00	0,042	34,150	82,190	29,35	70,65	0,020	3,336	64

ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1938
BIBLIOTECA

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LINHAS PRINCIPAES		DESVIOS E LINHAS ACCESSORIAS		LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA	TRILHOS	
		Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro	Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro		Typo	Peso por metro corrente
	I — DA							
		Kilometros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Metros		Kilógrams.
1	Baturité	423,628	—	—	—	2,40	Vignole	20 a 22
2	Sobral	147,920	128,920	—	—	2,40	»	22,5
3	Central do Rio Grande do Norte	83,554	—	—	—	—	»	—
4	Great-Western — Natal a Independencia	171,197	—	5,599	—	1,90	»	21,80
5	Great-Western — Conde d'Eu	173,530	—	9,908	—	1,90	»	21,80
6	Great-Western — Recife ao S. Francisco	121,878	2,861	11,806	—	3,60	Vignole e duplo Champignon	32,21 e 37,0
7	Great-Western — Central de Pernambuco	226,406	15,000	1,392	9,872	3,60	Vignole	32,21 e 25
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	151,000	42,908	2,043	11,170	3,60	»	32,21 e 21,80
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	150,000	—	8,495	—	3,60	»	22,21 e 30,32
10	Great-Western — Paulo Affonso	115,853	—	6,018	—	1,90	»	20
11	Great-Western — Ribeirão ao Bonito	28,657	—	—	0,952	3,60	»	22 e 30
12	Bahia ao S. Francisco	69,700	53,640	19,837	12,130	—	»	36 e 21
13	Ramal do Timbó	103,870	—	—	—	2,03	»	22,30
14	S. Francisco	215,482	233,828	10,123	11,416	1,80	»	22,50
15	Central da Bahia	308,000	11,385	11,700	1,271	2,00	—	19,80 e 24,80
16	Central do Brazil	1.789,038	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro	157,978	—	5,604	—	—	Vignole	—
18	Rede Sul Mineira	1.048,240	—	38,333	—	1,40	»	19 e 38
19	Oeste de Minas	1.186,000	—	29,038	—	2,80	»	17,5 a 25
20	Goyaz	114,030	—	1,800	—	2,20	»	22,50
21	Paraná (a)	416,282	—	20,699	—	2,40	»	20 e 25
22	D. Thereza Christina (a)	116,340	—	6,294	—	2,20	»	19,80
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.135,206	—	150,707	—	2,40	»	19,50 a 30,00
24	Madeira-Mamoré	152,000	—	—	—	—	»	28,00
	II — CONCEDIDAS							
25	Caxias a Cajazeiras	78,000	—	2,220	—	1,00	Vignole	19,67
26	Recife ao Limoeiro	260,481	—	13,791	—	1,90	»	21,25 e 32
27	Victoria a Minas — Victoria a Itabira	377,637	—	7,057	—	2,00	»	22,60
28	Victoria a Minas — Curralinho a Diamantina	37,000	—	1,006	—	2,00	»	25 e 22,50
29	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	381,425	—	—	—	2,00	»	25 e 32
30	Leopoldina Railway — Sumidouro	93,070	—	2,102	—	2,40	»	25 e 32
31	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	5,500	—	2,40	»	20
32	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	223,000	—	8,572	—	2,00	»	20 e 37
33	Leopoldina Railway — Sto. Eduardo a Itapemirim	93,230	—	1,791	—	2,00	»	37,20
34	Leopoldina Railway — Central de Macahé	43,512	—	0,911	—	2,00	»	20

(a) faz parte da rêde Paraná — Santa Catharina.

PERMANENTE *Quadro n. 6*

DORMENTES				SIGNAES		TELEGRAPHO						TELEPHONE NUMERO DE APPARELHOS	NUMERO DE ORDEM
Dimensões	Distancia entre eixos	De madeira	De ferro	Numero	Systemas empregados	Numero de apparelhos	Numero de postes	Numero de isoladores	Systemas adoptados	Extensão das linhas	Numero das linhas		
UNIÃO													
	Metros									Kiloms.			
1,85×0,18×0,14	0,80	—	—	—	Bandeiras e lanternas	—	—	—	Morse — Breguet	—	2	—	1
1,80×0,18×0,14	0,80	—	—	—	» » »	35	—	—	Morse	—	2	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
2,00×0,18×0,13	0,83	213.000	—	—	Bandeiras e lanternas	11	2.432	2.432	Morse	171,197	1	—	4
2,00×0,22×0,13	0,88 e 0,77	184.000	11.700	30	Semaphoros	22	2.099	4.480	»	362,270	3	4	5
2,00×0,22×0,13	0,74	183 325	—	21	»	41	4.496	6.538	Morse e agulha	434,257	4	8	6
2,00×0,22×0,13	0,77	—	—	—	»	—	—	—	»	—	—	—	7
2,00×0,22×0,13	0,78	261.664	5.000	—	Bandeira e lanterna	2[illegible]	2.530	6.330	»	525,378	3	—	8
2,00×0,22×0,13	0,75	200.954	—	2	Bandeira, lanterna e semaphoro	2[illegible]	1.790	4.369	»	347,880	3	—	9
1,80×0,18×0,13	0,75	162.000	—	—	—	8	1.760	1.760	Morse	115,853	1	—	10
2,00×0,22×0,13	0,80	35.821	—	—	Bandeira e lanterna	5	491	491	»	28,657	1	—	11
2,70×0,26×0,13	0,90	153.414	—	2	» » »	18	1.248	2.496	Wheatstone	123,340	2	1	12
1,85×0,20×0,12	0,80	—	—	—	» » »	—	—	—	»	—	2	—	13
1,80×0,16×0,12	0,83	601.753	—	2	» » »	26	5.673	11.400	Morse	451,125	2	2	14
2,00×0,20×0,12	0,75 e 0,80	414.314	—	2	—	32	4.153	12.731	—	320,000	3	10	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
1,80×0,20×0,14	0,60 a 0,75	1.597.594	—	4	Semaphoro, bandeira e lanterna	138	22.484	39.550	Morse	1.903,000	7	28	18
1,85×0,20×0,14	0,60 a 0,80	1.724.100	—	3	Bandeiras e lanternas	78	18.180	21.180	»	1.212,000	—	62	19
1,80×0,14×0,19	0,76 e 0,80	—	—	—	Semaphoros, bandeiras e lanternas	6	1.170	2.040	Morse-Breguet	174,516	2	7	20
1,80×0,18×0,14 1,90×0,18×0,14	0,75	582.066	—	11	Semaphoros	29	7.320	8.620	Morse Siemens	417,395	1	—	21
1,85×0,23×0,12	0,80	139.425	6.000	10	—	8	1.439	2.912	—	117,700	2	6	22
1,70×0,12×0,20 1,90×0,14×0,20	0,60 e 0,75	2.585.000	300.000	12	Semaphoros	186	30.000	60.000	Morse	2.223,000	2	101	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO													
1,80×0,18×0,13	0,70	113.263	—	—	Bandeiras e lanternas	3	792	792	Morse	78,000	1	4	25
2,00×0,22×0,13	0,72	355.571	4.575	41	Semaphoros	40	3.547	8.156	»	639,506	4	1	26
1,85×0,23×0,1[illegible]	0,80	472.044	—	—	Bandeiras e lantornas	22	—	—	»	388,457	1	4	27
1,80×0,22×0,1[illegible]	0,80	47.500	—	3	» » »	3	560	1.146	»	37,000	2	—	28
1,85×0,20×0,1[illegible]	0,80	476.871	—	3	Bandeiras e lanternas	50	4.706	7.262	»	861,700	—	2	29
1,80×0,22×0,13	0,70 e 0,8	123.725	—	2	» » »	—	—	—	—	—	—	—	30
1,80×0,12×0,13	0,80	66.175	—	3	» » »	5	780	780	Morse	51,440	1	—	31
2,00×0,18×0,15	0,75	278.400	—	3	» » »	24	2.899	2.899	»	226,000	1	—	32
1,90×0,20×0,15	0,75	111.876	—	3	» » »	6	4.478	4.478	»	93,230	1	—	33
1,80×0,20×0,16	0,60	52.333	—	3	» » »	4	512	512	»	43,512	1	2	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		LINHAS PRINCIPAES		DESVIOS E LINHAS ACCESSORIAS		LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA	Trilhos	
			Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro	Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro		Typo	Peso por metro corrente
			Kilometros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.		Kilogrammas
35	Leopoldina Railway	Norte	48,966	—	—	—	—	Vignole	22-32-30-37
36	Leopoldina Railway	Sul do Espirito Santo	159,768	—	—	—	2,00	»	21
37	Leopoldina Railway	Caravellas e ramal do Alegre	71,182	—	—	—	2,00	»	17—20
38	Corcovado		3,840	—	0,162	—	—	»	—
39	Rezonde a Bocaina		16,774	22,036	0,100	1,000	—	»	20
40	Bananal		28,450	—	0,600	—	1,50	»	20
41	Santos a Jundiahy		139,466	—	171,300	—	2,10	Dupla cabeça	44,65 e 32,24
42	Sorocabana e Ituaoa	Prolongamento para Tibagy	218,000	—	7,156	—	2,00	Vignole	20 e 25,90
43	Sorocabana e Ituaoa	Ramal do Itararé	250,007	—	14,033	—	2,00	»	20—25
44	Itapura a Corumbá		437,000	—	—	—	2,00	»	20
45	Rio Claro		308,616	—	48,402	—	2,40	»	17,80-25-32,80
46	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára	268,000	—	—	—	3,50	»	19,50
47	Mogyana	Jaguára a Araguary	281,000	—	7,780	—	3,50	»	19,50
48	Quarahim a Itaquy		175,597	—	6,481	—	2,00	»	20
49	S. Paulo-Rio Grande	Linha de S. Francisco	96,156	—	4,412	—	1,00	»	22,50
50	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay	883,131	—	—	—	1,00	»	22,92

DORMENTES				SIGNAES		TELEGRAPHO						TELEPHONE NUMERO DE APPARELHOS	NUMERO DE ORDEM
Dimensões	Distancia entre eixos	De madeira	De ferro	Numero	Systemas empregados	Numero de apparelhos	Numero de postes	Numero de isoladores	Systemas adoptados	Extensão das linhas	Numero das linhas		
	Metros									Kiloms.			
,90×0,23×0,13	0,80	91.100	—	—	Semaphoros	24	600	3.434	Morse	48,966	—	46	35
,80×0,20×0,15	0,70	123.000	—	22	»	6	—	—	»	150,768	1	—	36
,90×0,22×0,13	0,80	—	—	—	Bandeiras e lanternas	—	—	—	»	71,182	1	—	37
,80×0,16×0,15	0,75	5.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	38
,85×0,18×0,13	0,80	48.500	—	—	—	—	—	—	Morse	38,810	1	7	39
,65×0,15×0,13	0,83	42.636	—	3	Bandeiras e lanternas	—	325	325	—	30,500	—	6	40
,75×0,23×0,14	0,60	—	—	417	Semaphoros	318	2.262	31.074	Agulha e Morse	2.208,000	23	162	41
,00×0,22×0,16	0,70	384.723	—	—	Bandeiras e lanternas	19	3.260	5.449	Siemens	382,127	2	—	42
,00×0,22×0,16	0,70	276.682	—	—	Lanternas e bandeiras	28	5.434	10.862	»	543,104	2	2	43
,00×0,18×0,16	0,67	655.500	—	—	Bandeiras, lanternas, discos e semaphoros	31	8.740	17.720	—	437,000	2	—	44
,00×0,20×0,14	0,44 e 0,75	259.554	—	—	Bandeiras, lanternas e explosivos	287	—	—	Morse e Whcatstone	—	23	126	45
2,00×0,20×0,15	0,50 a 0,70	—	—	68	Semaphoros, placas	48	4.285	14.903	Morse-Spagnoletti	918,000	3	—	46
2,00×0,20×0,15	0,50 a 1,00	—	—	45	» »	22	4.105	9.865	» »	664,000	2 e 3	—	47
1,80×0,23×0,13	0,80	218.376	—	—	Semaphoros	8	1.750	1.750	Morse	175,000	1	3	48
1,80×0,18×0,14	0,75	134.400	—	—	Bandeiras e discos	6	1.345	1.345	»	93,156	1	—	49
1,80×0,18×0,16	0,75	1.235.500	—	—	» »	36	15.894	15.920	»	883,131	1	3	50

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGENS				BOEIROS, PONTES E VIADUCTOS						EXTENSÃO DA MAIOR PONTE
		Superiores	Inferiores	Nivel	Total	De menos de 3m de vão		De 3 a 20m de vão		De 20 e mais metros de vão		
						Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	
	I — DA											
							Metros		Metros		Metros	Metros
1	Baturité	—	1	66	67	627	785,10	126	993,20	13	774,30	200,00
2	Sobral	1	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Great-Western: Natal á Independencia	—	—	37	37	308	274,30	49	360,50	2	77,80	42,60
5	Great-Western: Conde d'Eu	—	—	38	38	369	264,80	35	203,00	16	908,00	238,00
6	Great-Western: Recife ao S. Francisco	2	—	22	24	263	355,80	46	541,80	3	78,70	117,50
7	Great-Western: Central de Pernambuco	7	4	32	43	703	5.365,87	70	501,20	13	985,00	160,00
8	Great-Western: Sul de Pernambuco	1	—	6	7	521	378,05	74	610,91	7	223,05	132,80
9	Great-Western: Central de Alagôas e ramal	—	—	90	90	374	329,50	87	634,00	5	225,00	74,10
10	Great-Western: Paulo Affonso	10	1	11	22	324	271,00	21	158,00	—	149,00	157,00
11	Great-Western: Ribeirão ao Bonito	—	—	4	4	89	88,80	5	43,10	—	—	28,00
12	Bahia ao S. Francisco	1	2	133	136	416	178,23	44	257,81	6	872,65	512,08
13	Ramal do Timbó	—	—	3	3	328	279,00	13	676,75	—	—	79,40
14	S. Francisco	50	—	—	50	1.045	650,00	91	518,00	10	337,00	51,52
15	Central da Bahia	—	46	46	92	901	684,44	58	347,00	5	627,60	366,00
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rede Sul Mineira	1	1	763	765	1.871	1.310,45	170	1.019,20	35	1.477,10	238,60
19	Oeste de Minas	2	1	105	108	3.934	4.401,56	203	1.426,10	22	1.243,80	180,00
20	Goyaz	—	—	25	25	229	—	5	35,00	2	103,50	83,50
21	Paraná	2	—	51	53	1.459	1.084,15	198	1.272,00	847	1.762,32	150,00
22	D. Thereza Christina	1	5	37	43	239	193,00	27	276,00	19	2.226,00	1.400,00
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	7	8	535	550	5 818	5.444,00	755	4.368,00	152	7.042,00	310,00
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS											
25	Caxias a Cajazeiras	—	1	3	4	122	106,35	14	95,37	1	20,00	20,00
26	Recife ao Limoeiro	—	—	11	11	611	547,10	73	435,00	5	370,00	180,00
27	Victoria a Minas: Victoria a Itabira	—	—	—	—	679	680,85	94	849,00	14	845,60	313,00
28	Victoria a Minas: Curralinho a Diamantina	—	—	—	—	72	47,40	3	45,00	—	—	20,00
29	Leopoldina Railway: Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	104	—	2	129,00	—
30	Leopoldina Railway: Sumidouro	—	—	30	30	31	—	13	—	12	—	42,00
31	Leopoldina Railway: Barão de Araruama (prolongamento)	—	—	15	15	33	—	13	11,60	—	—	13,60
32	Leopoldina Railway: Carangola	2	—	—	2	394	434,42	109	497,05	10	618,00	355,00
33	Leopoldina Railway: S. Eduardo a Itapemirim	—	—	40	40	225	223,85	30	138,30	8	209,00	88,10
34	Leopoldina Railway: Central de Macahé	—	—	8	8	53	61,50	13	56,00	1	36,00	36,00
35	Leopoldina Railway: Norte	—	—	55	55	77	90,00	23	171,00	3	132,00	54,50
36	Leopoldina Railway: Sul do Espirito Santo	—	—	—	—	—	—	5	63,67	8	303,66	75,00
37	Leopoldina Railway: Caravellas e ramal do Alegre	—	—	—	—	113	121,00	29	198,00	1	77,00	77,00

DIFICIOS E DEPENDENCIAS

Quadro n. 6 A

MAXIMO VÃO LIVRE	TUNNEIS		EXTENSÃO DO MAIOR TUNNEL	ESTAÇÕES				NUMERO DE								CHAVES		NUMERO DE ORDEM
	Numero	Extensão total entre boccas		1ª classe	2ª classe	3ª e 4ª classes	Total	Paradas	Armazens	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas de turma	Caixas de agua	Giradores e triangulos	Simples	Duplas	
NIÃO																		
Metros		Metros																
63,308	—	—	—	3	5	24	32	1	—	2	1	1	36	30	11	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
21,30	—	—	—	2	3	4	9	8	6	2	1	1	20	7	2	87	—	4
20,00	—	—	—	1	2	13	16	4	16	3	1	1	6	10	4	89	—	5
27,70	1	150,00	150,00	4	4	10	18	1	15	3	3	1	5	9	5	118	—	6
57,00	14	1.719,90	260,00	6	7	6	19	1	81	4	1	1	55	11	9	91	10	7
43,60	2	320,00	220,00	7	2	13	22	—	3	2	1	1	36	13	6	111	—	8
50,00	—	—	—	2	6	13	21	2	9	9	—	1	11	11	7	82	—	9
22,00	—	—	—	1	1	1	3	5	8	2	1	1	4	3	3	37	—	10
13,20	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	1	2	—	19	—	11
21,53	3	558,30	262,85	2	3	12	17	10	11	1	2	1	11	13	4	118	—	12
12,10	—	—	—	1	4	2	7	—	8	2	—	1	—	5	3	52	—	13
50,00	—	—	—	2	3	15	20	6	3	8	1	1	60	21	10	108	36	14
90,00	1	65,00	65,00	1	3	18	22	12	28	14	1	—	120	19	4	89	6	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
50,00	10	1.648,15	997,00	11	13	47	71	22	6	6	15	1	104	51	31	318	8	18
62,00	—	—	—	4	9	64	77	7	6	5	2	4	123	40	38	240	—	19
83,50	—	—	—	—	5	—	5	2	5	1	—	1	15	5	2	12	1	20
70,00	14	173,25	420,00	10	7	8	25	3	22	6	3	1	56	19	12	145	1	21
53,00	—	—	—	14	15	64	93	16	22	14	13	4	151	76	23	600	59	22
136,00	1	80,00	—	14	19	97	130	33	41	7	21	3	217	102	48	907	89	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO																		
20,00	—	—	—	3	—	—	3	3	3	1	—	1	7	3	2	17	1	25
40,00	—	—	—	2	4	22	28	3	31	1	1	1	6	13	6	140	1	26
290,60	—	—	—	1	1	19	21	3	21	1	—	2	47	13	5	62	2	27
20,00	—	—	—	—	—	3	3	—	—	1	—	—	4	3	1	9	—	28
—	—	—	—	4	8	24	36	2	—	3	1	1	48	26	9	157		29
42,00	4	350,00	161,00	—	—	3	3	—	—	—	—	—	11	7	—	3	24	30
11,60	—	—	—	—	—	5	5	2	—	—	—	—	5	5	4	2	10	31
55,00	—	—	—	1	3	16	20	1	30	4	—	1	30	8	6	84		32
36,00	—	—	—	—	2	4	6	3	—	—	—	1	10	6	2	14	9	33
33,00	—	—	—	1	—	3	4	1	—	—	—	—	4	3	1	20	—	34
40,00	—	—	—	1	—	12	13	5	8	1	1	1	5	7	1	150	—	35
55,00	2	202,00	187,00	—	—	6	6	3	6	1	—	1	5	6	4	25	1	36
77,00	—	—	—	—	1	5	6	—	6	1	—	—	9	5	4	23	—	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGENS				BOEIROS, PONTES E VIADUCTOS						EXTENSÃO DA MAIOR PONTE
		Superiores	Inferiores	Nivel	Total	De menos de 3m de vão		De 3 a 20m de vão		De 20 e mais metros de vão		
						Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	
							Metros		Metros		Metros	Metros
38	Corcovado	—	—	—	—	31	20,00	2	40,00	1	75,00	130,00
39	Rezende a Bocaina	—	—	15	15	125	—	13	—	—	—	18,00
40	Bananal	—	—	14	14	57	53,00	5	77,00	2	40,00	26,00
41	Santos a Jundiahy	33	6	24	63	356	245,00	32	177,00	22	2.127,00	198,00
42	Sorocabana e Ituana — Prolongamento para o Tibagy	6	—	124	130	155	105,40	6	40,00	2	110,00	100,00
43	Sorocabana e Ituana — Ramal de Itararé	2	7	108	117	555	491,00	22	125,50	9	333,40	68,00
44	Noroeste do Brazil	—	—	47	47	161	81,90	11	73,00	1	20,00	21,40
45	Rio Claro	1	9	269	279	487	461,00	30	149,70	2	41,70	21,70
46	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal do Caldas	—	6	147	153	1.062	—	19	303,50	5	677,65	462,00
47	Mogyana — Jaguára a Araguary	—	1	74	75	965	—	17	137,50	3	132,65	86,40
48	Quarahim a Itaquy	—	—	18	18	147	174,30	31	171,60	7	1.437,00	1.202,00
49	S. Paulo e Rio Grande — Linha de S. Francisco	—	—	—	—	291	153,10	25	177,00	10	510,00	120,00
50	S. Paulo e Rio Grande — Itararé Uruguay	—	1	103	104	2.050	1.340,20	79	482,80	31	1.510,00	425,00

Maximo vão livre	Tunneis		Extensão do maior tunnel	Estações				Numero de								Chaves		Numero de ordem
	Numero	Extensão total entre boccas		1ª classe	2ª classe	3ª e 4ª classes	Total	Paradas	Armazens	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas de turma	Caixas de agua	Giradores e triangulos	Simples	Duplas	
Metros		Metros	Metros															
20,00	—	—	—	—	1	—	1	4	—	1	—	1	1	2	—	2	—	38
8,00	—	—	—	—	—	—	6	1	6	1	—	1	1	3	2	12	1	39
20,00	—	—	—	—	—	4	4	7	4	2	—	1	3	2	2	12	—	40
75,00	14	1.914,00	594,00	2	5	20	27	—	18	3	8	2	30	21	7	830	22	41
30,00	—	—	—	2	—	13	15	1	8	4	—	—	34	20	6	89	—	42
45,00	—	—	—	—	—	—	13	6	5	2	—	—	42	18	4	112	—	43
20,00	—	—	—	3	2	12	17	4	2	2	—	2	54	12	6	54	1	44
20,00	—	—	—	4	2	20	26	—	28	5	2	1	42	22	8	284	—	45
44,50	1	104,00	104,00	4	5	15	24	9	24	5	1	1	44	17	7	139	—	46
41,20	—	—	—	4	—	9	13	9	13	4	1	1	48	20	7	72	—	47
68,00	—	—	—	—	1	7	8	4	5	2	—	1	7	11	4	57	—	48
78,00	—	—	—	2	2	2	6	0	3	3	2	1	9	5	3	23	7	49
100,00	1	—	—	1	3	25	29	9	16	7	—	1	87	30	10	82	32	50

Quadro n. 7

ESTAÇÕES, SITUAÇÃO, ALTITUDE E DATA DA INAUGURAÇÃO

DESIGNAÇAO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
1 — Bananal	Saudade	0,000	377,800	3 de agosto de 1883.
	Rialto	12,000	—	Idem.
	Tres Barras	22,000	—	Idem.
	Bananal	28,000	—	Idem.
2 — Central do Brazil	Central (*a*)	0,000	5,540	29 de março de 1858.
	S. Diogo	1,607	3,900	20 de março de 1880.
	Lauro Muller	1,990	3,938	15 de maio de 1896.
	S. Christovão	3,236	3,938	2º semestre de 1859.
	Derby	4,064	7,011	2 de agosto de 1885.
	Mangueira	4,842	9,656	19 de agosto de 1889.
	S. Francisco Xavier	5,809	16,411	16 de maio de 1861.
	Rocha	6,386	14,000	1 de dezembro de 1885.
	Riachuelo	7,055	15,518	1870.
	Sampaio	7,660	20,000	12 de julho de 1885.
	Engenho Novo	8,518	17,220	29 de março de 1858.
	Meyer	9,365	25,000	13 de maio de 1889.
	Todos os Santos	10,237	28,150	24 de dezembro de 1868.
	Engenho de Dentro	11,331	26,620	10 de dezembro de 1873.
	Encantado	12,065	29,000	15 de abril de 1889.
	Piedade	13,030	34,840	Abril de 1873.
	Dr. Frontin	14,242	35,000	1 de maio de 1886.
	Cascadura	15,344	36,690	29 de março 1858.
	Madureira	16,700	20,200	15 de junho de 1890.
	D. Clara	17,224	28,730	9 de fevereiro de 1897.
	Rio das Pedras	18,035	20,560	17 de abril de 1898.
	Deodoro	21,275	16,540	8 de março de 1859.
	Anchieta	26,720	17,005	1 de outubro de 1896.
	Jeronymo de Mesquita	31,729	22,700	3 de março de 1894.
	Maxambomba	35,277	25,951	29 » » » 1858.
	Morro Agudo	39,647	33,200	13 de abril de 1897.
	Austin	44,417	37,800	17 de setembro de 1896.
	Queimados	48,210	29,298	29 de março de 1858.
	Caramujos	54,843	24,647	12 de novembro de 1896.
	Belém	61,675	30,217	8 de novembro de 1858.
	Ellison	68,070	79,740	17 de setembro de 1896.
	Oriente	70,942	132,699	16 de junho de 1878.
	Serra	75,368	209,858	Idem.
	Scheid	77,819	246,278	21 de abril de 1893.
	Palmeiras	82,048	313,900	Junho de 1873.
	Rodeio	85,394	380,801	12 de julho de 1863.
	Tunnel Grande	89,683	414,830	1 de maio de 1894.
	Mendes	92,537	410,909	7 de agosto de 1864.

(*a*) Tronco.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Engenheiro Morsing	96,093	397,001	1 de maio de 1894.
	Sant'Anna	102,212	360,669	7 de agosto de 1861.
	Barra	108,080	356,611	Idem.
	Ypiranga.	115,479	352,560	13 de abril de 1865.
	Sebastião de Lacerda . . .	124,354	347,388	20 de abril de 1898.
	Vassouras	128,557	344,270	18 de junho de 1865.
	Desengano.	132,036	338,920	17 de dezembro de 1865.
	Concordia	142,525	322,337	12 de abril de 1879.
	Commercio.	146,683	318,130	29 de novembro de 1866.
	Alliança	153,485	322,980	28 de setembro de 1881.
	Casal	159,081	320,173	1 do outubro de 1867.
	Carlos Niemeyer	165,636	309,627	12 de janeiro de 1898.
	Paty	170,317	295,020	5 do maio de 1867.
	Boa Vista	177,851	292,207	5 de julho de 1885.
	Parahyba do Sul.	187,369	277,330	11 de agosto de 1867.
	Entre Rios.	197,669	269,440	13 de outubro de 1867.
	Fernandes Pinheiro (*a*) . .	204,510	336,712	23 de abril de 1898.
	Sorraria	212,182	304,640	20 do setembro de 1874.
	Souza Aguiar	217,050	304,752	8 de novembro de 1894.
	Parahybuna	225,843	335,400	28 de setembro de 1874.
	Sobragy	238,245	451,851	31 de outubro de 1875.
	Barão de Cotegipe	245,300	466,636	5 de novembro de 1885.
entral do Brazil	Mathias Barbosa.	252,907	474,778	31 de outubro de 1875.
(Continuação)	Cedofeita.	256,520	515,298	30 de dezembro de 1875.
	Retiro.	266,455	619,717	Idem.
	Juiz do Fóra	275,369	675,506	Idem.
	Mariano Procopio	277,750	677,756	20 de novembro de 1876.
	Bemfica	288,715	684,630	1 de fevereiro de 1877.
	Dias Tavares	293,947	693,500	31 de julho de 1894.
	Chapéo d'Uvas.	303,375	704,682	1 de fevereiro de 1877.
	Ewbank da Camara	310,170	776,600	12 de outubro do 1890.
	Palmyra	324,175	837,443	1 de fevereiro de 1877.
	Mantiqueira	337,280	878,775	16 de junho de 1878.
	Rocha Dias	344,405	998,413	17 de setembro de 1896.
	João Ayres.	351,500	1.115,418	16 de junho de 1878.
	Sitio (*b*)	363,390	1.039,248	21 de março de 1878.
	Registro	368,240	1.039,248	15 de agosto de 1895.
	Barbacena.	378,425	1.120,000	27 do junho de 1880.
	Sanatorio	379,700	1.114,383	1 de dezembro de 1892.
	A. Vasconcellos	389,340	1.052,486	1 de fevereiro de 1895.
	Ressaquinha.	402,735	1.104,000	12 de abril de 1882.
	Hermillo Alves.	410,080	1.147,453	2 de março de 1898.
	Carandahy.	419,390	1.057,043	28 de outubro de 1881.
	Herculano Penna.	424,439	1.106,303	28 » » » 1894.
	Pedra do Sino	429,675	1.062,803	19 de maio de 1894.
	Christiano Ottoni.	438,391	988,793	15 de dezembro de 1883.

(*a*) Posição da linha divisoria dos Estados de Minas e Rio Kilometro 209,833.
(*b*) Entroncamento da Estrada de Ferro Oéste de Minas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Buarque de Macedo	449,867	978,543	15 de dezembro de 1883.
	Kilometro 454	454,000	981,878	—
	Lafayette	462,280	931,713	15 de dezembro de 1883.
	Gagé.	473,222	908,782	6 de maio de 1899.
	Congonhas.	482,703	900,523	25 de agosto de 1886.
	Bocaina	491,500	1.016,425	3 de novembro de 1897.
	Miguel Burnier.	497,900	1.116,143	16 de julho de 1887.
	Engenheiro Correia	509,400	957,303	1 de dezembro de 1896.
	Itabyra do Campo	523,450	848,143	16 de julho de 1887.
	Aguiar Moreira	535,680	786,136	31 de janeiro de 1893.
	Rio Acima.	550,699	739,856	1 de junho de 1890.
	Honorio Bicalho.	560,738	729,736	Idem.
	Raposo	570,420	715,536	13 de fevereiro de 1891.
	Sabará (a)	582,126	704,536	Idem.
	General Carneiro	589,700	694,635	1 de fevereiro de 1895.
	Rio das Velhas	609,621	680,536	6 de abril de 1893.
	Vespasiano	626,812	680,536	6 de novembro de 1894.
	Dr. Lund	642,501	691,695	3 de maio de 1898.
	Pedro Leopoldo.	647,365	698,031	17 de junho de 1895.
Central do Brazil	Mattosinhos	657,902	743,000	31 de agosto de 1895.
(Continuação)	Prudente de Moraes. . . .	670,601	—	14 de setembro de 1896.
	Sete Lagôas.	684,411	—	Idem.
	Silva Xavier.	706,697	768,436	20 de fevereiro de 1899.
	Tabocas	714,248	683,100	23 de novembro de 1903.
	Araçá	728,195	702,100	Idem.
	Cordisburgo	743,604	684,000	5 de agosto de 1904.
	Maquiné	764,154	671,000	Idem.
	Gustavo da Silveira. . . .	787,191	605,000	Idem.
	Curvello.	797,601	632,900	Idem.
	Tamboril.	812,000	580,820	28 de outubro de 1906.
	Ozorio.	839,692	682,304	Idem.
	Curralinho.	852,174	607,571	Idem.
	Contrias.	875,022	586,508	Idem.
	Beltrão.	891,288	510,409	26 de fevereiro de 1908.
	Lassance	918,908	520,350	Idem.
	Porto Faria	930,799	—	1 de fevereiro de 1910.
	Varzea de Palmas.	932,574	—	Idem.
	Buritys	976,326	—	28 de maio de 1910.
	Pirapora.	1.005,940	—	Idem.
Ramal da Gambôa.	Central	0,000	5,540	29 de março de 1858.
	Maritima	1,123	4,500	25 de outubro de 1880.
Ramal de Santa Barbara.	Sabará.	0,000	704,536	13 de fevereiro de 1891
	Caoté.	25,908	935,146	11 de setembro de 1908
	Rancho Novo	36,908	—	12 de novembro de 1910
Ramal de Santa Cruz	Deodoro	21,975	16,540	8 de março de 1859.
	Realengo	27,151	82,610	2 de dezembro de 1878.

(a) Entroncamento do Ramal de Santa Barbara.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Bangú	30,812	40,659	1 de maio de 1890.
	Santissimo	35,634	47,695	23 de novembro de 1890.
amal do Santa Cruz	Campo Grande	41,341	26,241	2 de dezembro de 1878.
	Paciencia	48,922	21,059	1 de junho de 1897.
	Santa Cruz	54,441	9,059	2 do dezembro de 1878.
	Matadouro	55,065	9,059	1 de janeiro do 1884.
amal do Paracamby	Lages	68,000	34,787	1 de agosto de 1861.
	Paracamby	70,002	43,916	Idem.
	Barra	108,000	356,600	7 de agosto de 1861.
	Vargem Alogre	121,786	364,000	20 de janeiro de 1871.
	Pinboiro	130,058	365,585	25 de março de 1871.
	Jorge Rademakor	130,000	373,766	1 de novembro de 1892.
	Volta Redonda	144,347	374,200	13 de setembro de 1871.
	Barra Mansa	153,883	376,600	Idem.
	Saudade	156,350	377,800	8 de agosto de 1883.
	Pombal	164,851	380,600	24 de setembro do 1874.
	Divisa	172,768	387,000	10 de agosto de 1872.
	Olivoira Bulhões	179,803	397,890	15 de outubro de 1897.
	Suruby (*a*)	188,689	397,280	Dezombro de 1878.
	Rezonde	190,598	394,600	8 de fevoreiro do 1873.
	Marocbal Jardim	197,608	399,230	8 de março de 1878.
	Campo Bollo	203,543	407,640	23 de março de 1873.
	Itatiaya	210,890	446,000	2 de janeiro de 1874.
	Engenbeiro Passos (*b*)	216,339	465,872	30 de junho do 1873.
	Quoluz	237,846	470,870	18 de julho de 1874.
	Villa Quoimada	253,575	484,519	1 de setembro de 1876.
Ramal de S. Paulo	Lavrinhas	245,700	507,812	12 do outubro de 1874.
	Cruzeiro (*c*)	252,155	514,012	4 de setembro de 1898.
	Embabú	259,088	510,819	—
	Cacboeira	265,278	520,490	20 de julbo de 1875.
	Cannas	272,693	527,590	23 de setembro de 1892.
	Lorena	280,381	537,600	8 de julho de 1877.
	Guaratinguetá	293,070	527,000	Idem.
	Apparecida	297,380	534,000	Idem.
	Roseira	303,430	544,030	27 do março de 1877.
	Moreira Cesar	314,685	554,230	15 de julho de 1898.
	Pindamonhangaba	325,700	552,830	18 de janeiro de 1877.
	Andrade Pinto	336,077	564,880	31 de janeiro de 1898.
	Taubaté	342,320	586,270	27 de dezembro de 1876.
	Quiririm	350,820	553,770	Idem.
	Caçapava	362,742	562,270	1 de outubro de 1876.
	Eugenio de Mollo	374,000	556,620	22 de março de 1898.
	S. José dos Campos	387,626	594,270	1 de agosto de 1876.
	Limoeiro	396,600	560,870	5 de outubro de 1891.
	Jacareby	404,334	562,270	2 de julbo de 1876.

(*a*) Entroncamonto da E. F. de Rezonde a Bocaina.
(*b*) Posição da linha divisoria dos Estados de S. Paulo e Rio: *Kilometro 219,416.*
(*c*) Entroncamento da E. F. Minas e Rio.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de S. Paulo	Bom Jesus	412,800	560,070	5 de agosto de 1894.
	Guararema	423,290	534,970	2 de julho de 1876.
	Sabauna	434,585	721,870	1 de janeiro de 1893.
	Mogy das Cruzes	447,364	736,870	6 de dezembro de 1875.
	Suzano	459,477	736,470	Idem.
	Poá	463,244	743,870	Idem.
	Lageado	471,813	779,870	Idem.
	Itaqnera	478,003	730,670	Idem.
	Guayanna	488,348	725,370	2 de agosto de 1894.
	Penha	489,573	745,180	6 de novembro de 1875.
	Norte	496,000	726,050	Idem.
Ramal de Porto Novo	Entre Rios (*a*)	197,669	209,410	13 de outubro 1867.
	Santa Fé	205,666	259,719	27 de junho de 1869.
	Penha Longa	212,480	301,436	9 de junho de 1887.
	Chiador (*b*)	216,833	280,017	27 de junho de 1869.
	Anta	224,439	237,660	2 de dezembro de 1875.
	Sapucaia (*c*)	233,710	209,490	20 de janeiro de 1871.
	Benjamin Constant	240,703	194,430	6 de agosto de 1871.
	Teixeira Soares	245,182	163,432	13 de maio de 1897.
	Conceição	250,206	166,432	2 de agosto de 1871.
	Porto Novo	261,433	154,384	Idem.
Ramal de Ouro Preto	Miguel Burnier	497,900	1.126,143	—
	Henrique Hargreaves	511,920	1.338,338	1 de outubro de 1896.
	Rodrigo Silva	520,890	1.278,555	1 de janeiro de 1888.
	Ouro Preto	540,346	1.060,885	Idem.
Ramal de Bello Horizonte	General Carneiro	589,700	694,536	1 de fevereiro de 1895.
	Minas	603,796	837,000	7 de setembro de 1895.
Linha Auxiliar	Central	0,000	4,965	7 de janeiro de 1902.
	Lauro Müller	2,366	7,500	—
	S. Christovão	3,433	3,915	—
	Mangueira	5,127	11,400	28 de março de 1898.
	Silva e Souza	6,300	9,000	—
	Jockey-Club	6,857	5,400	—
	Heredia de Sá	8,287	2,800	—
	Vieira Fazenda	8,773	3,400	—
	Del Castillo	10,342	14,400	—
	Cin ra Vidal	12,824	18,200	—
	Terra Nova	13,285	24,300	—
	Thomaz Coelho	14,793	23,400	—
	Cavalcante	16,141	32,600	—
	Engenheiro Leal	17,163	44,100	—
	Eduardo de Araujo	17,573	41,500	—
	Inharajá	18,525	20,400	—
	Honorio Gurgel	22,057	14,900	—

(*a*) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio e Minas: Kilometro 204,635. (Rio Parahybuna.)
(*b*) Idem: Kilometro 223,300. (Rio Parahyba.)
(*c*) Idem: Kilometro 234,151. (Idem.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Costa Barros	25,535	20,400	28 de março de 1898.
	Thomazinho	28,937	19,300	Idem.
	Andrade de Araujo	36,577	11,400	Idem.
	Ambaby	42,064	23,600	Idem.
	Santa Rita	44,157	34,400	Idem.
	S. José	45,937	23,600	Idem.
	Carlos Sampaio	50,195	49,600	Idem.
	Aljezur	57,577	29,500	Idem.
	Theopbilo Cunha	62,857	37,500	Idem.
	Belém	70,111	30,400	Idem.
	Paes Leme	82,763	47,800	Idem.
	Sertão	89,099	61,000	Idem.
	Bomfim	94,994	155,500	Idem.
...inha Auxiliar	Vera Cruz	104,668	397,400	Idem.
	Conrado Niemeyer	108,564	496,000	Idem.
	Governador Portella	113,951	633,500	Idem.
	Barão de Javary	115,409	631,700	Idem.
	Estiva	117,507	609,500	Idem.
	Monte Alegre	121,910	598,500	Idem.
	Bueno	124,657	573,100	Idem.
	Arcozello	127,824	561,900	Idem.
	Avellar	139,640	484,700	Idem.
	Taboões	145,190	452,800	Idem.
	Caiapó	148,401	421,100	Idem.
	Andrade Costa	150,883	401,200	Idem.
	Cavarú	153,257	383,400	Idem.
	Werneck	159,156	331,400	Idem.
	Parahyba do Sul	163,026	277,330	Idem.
	Desengano	0,000	388,920	1 de maio de 1871.
	Quirino	8,425	468,400	Idem.
	Esteves	18,070	553,600	Idem.
	Chacrinha	22,015	554,250	14 de julho de 1880.
...éde Fluminense	Valença	25,000	557,600	18 de maio de 1871.
	Osorio	32,056	547,500	15 de outubro de 1879.
	Santa Ignacia	34,850	495,000	Idem.
	Rio Bonito	40,360	502,520	1 de abril de 1880.
	Santa Delphina	50,980	431,000	9 de julho de 1880.
	Rio Preto	63,251	430,890	Idem.
	Santa Cruz	0,000	9,050	2 de dezembro de 1898.
...amal de Itacurussá	Itaguahy	10,941	—	14 de novembro de 1910.
	Corôa Grande	—	—	Idem.
	Itacurussá	27,000	—	Idem.
	Natal	0,000	2,850	13 de junho de 1906.
— Central do Rio Grande do Norte	Igapó (a)	4,000	2,850	Idem.
	Extremoz (a)	16,000	41,850	Idem.

(a) Parada.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Central do Rio Grande do Norte (Continuação)	Ceará-mirim	33,811	11,350	13 de junho de 1906.
	Itapassaroca (a)	45,450	47,450	15 de novembro de 1906.
	Taipú	56,000	41,850	15 » » » 1907.
	Baixa Verde	83,554	62,000	12 de outubro de 1910.
4 — Estradas de Ferro Federaes Brazileiras: (Rêde Sul-Mineira) Minas e Rio	Cruzeiro	0,000	514,012	14 de julho de 1884.
	Pedra Branca	6,080	553,272	1 de janeiro de 1902.
	Perequê	15,409	810,000	14 de julho de 1884.
	Tunnel	21,920	1.062,000	Idem.
	Passa Quatro	34,600	915,500	Idem.
	Itanhandú	46,500	893,000	Idem.
	Bom Retiro	54,100	880,000	Idem.
	Pouso Alto	59,920	875,500	Idem.
	Carmo	73,750	870,500	Idem.
	S. Lourenço	80,000	867,500	Idem.
	Soledade	89,394	865,500	Idem.
	Freitas (b)	106,069	865,440	Idem.
	Contendas	125,704	853,000	Idem.
	S. Thomé	130,536	843,000	Idem.
	Cotta	156,700	842,628	1 de janeiro de 1902.
	Tres Corações	179,908	830,200	14 de julho de 1884.
Muzambinho	Flora	184,800	838,700	1 de junho de 1896.
	Varginha	204,293	894,300	28 de maio de 1892.
	Fluvial	227,003	762,300	15 de janeiro de 1893.
	Espera	241,568	753,000	19 de agosto de 1895.
	Pontalete	252,648	755,000	19 de novembro de 1895.
	Josino de Brito	272,152	750,000	10 de março de 1909.
	Fama	277,515	751,500	1 de maio de 1895.
	Gaspar Lopes (c)	294,263	778,100	30 de abril de 1897.
	Harmonia	306,583	751,000	20 de junho de 1897.
	Areado	321,898	759,000	19 de agosto de 1897.
	Movimento	331,153	763,500	4 de dezembro de 1908.
	Engenheiro Trompowsky	316,618	775,800	28 de agosto de 1909.
	Monte Bello	360,435	793,200	Idem.
Ramal da Campanha	Santa Catharina	120,060	—	Março de 1908.
	Bias Fortes	138,814	876,000	1 de fevereiro de 1894.
	Aguas Virtuosas	149,069	900,800	24 de março de 1894.
	Nova Baden	155,069	819,000	15 de março de 1901.
	Cambuquira	175,060	914,900	8 de outubro de 1893.
	Campanha	192,039	873,400	3 de março de 1895.
	Alfenas	301,813	814,900	31 de maio de 1910.
Sapucahy	Soledade	0,000	866,100	15 março de 1891.
	S. Ferraz	11,968	872,000	Idem.

(a) Parada.
(b) Entroncamento do ramal da Campanha.
(c) » » » de Alfenas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Christina	38,030	900,000	15 de março de 1891.
	Maria da Fé	57,232	1.258,000	27 de junho de 1891.
	Pedrão	66,696	1.050,000	1 de junho de 1891.
	Itajuhá	84,576	840,000	25 de setembro de 1891.
	Piranguinho	96,656	800,000	19 de abril de 1892.
	Olegario Maciel	115,045	790,000	23 de agosto de 1894.
	Rennó	129.200	791,000	1 de agosto de 1900.
	Affonso Penna	135,760	788,000	23 de agosto de 1894.
...apucahy (Continuação)	Pouso Alegre	164,532	817,000	25 de março de 1895.
	Borda da Matta	193,264	855,000	1 de agosto de 1895.
	Francisco Sá	208,785	805,000	17 de dezembro de 1895.
	Ouro Fino	224,507	865,000	12 de abril de 1896.
	Silviano Brandão	255,054	830,000	15 de março de 1897
	Sapucahy	239,529	800,000	15 de dezembro de 1897.
	Caxambú (a)	22,556	900,000	15 de março de 1891.
	Baependy	30,010	905,000	18 de setembro de 1895.
	Fazendinha	42,000	917,053	31 de maio de 1910.
	Passa Tres	40,859	397,500	—
	Pirahy	24,965	370,800	—
	Sant'Anna	7,790	361,800	29 de dezembro de 1896.
	Barra do Pirahy	0,000	356,611	20 de outubro de 1881.
	Ipiahas	24,300	685,600	Idem.
	Paulo de Almeida	35,041	654,200	
	Conservatoria	42,946	518,000	
...assa Tres a Carvalhos	Pedro Carlos	52,758	748,000	1863.
	José Leite	67,045	562,800	
	Joaquim Mattoso	73,713	541,600	
	Santa Rita	87,898	593,000	15 de abril de 1893.
	Imbuzeiro	99,939	850,000	20 de junho de 1895.
	Pacáu	118,130	1.271,900	30 de dezembro de 1895.
	Bom Jardim	129,515	1.154,100	2 de janeiro de 1897.
	Livramento	151,218	1.193,900	Abril de 1901.
	Carvalhos	174,966	1.093,500	Agosto de 1903.
	Cosme Velho	0,000	38,800	1 de julho de 1885.
	Morro do Inglez	0,700	141,200	Idem.
— Corcovado	Sylvestre	1,260	254,600	Idem.
	Paineiras	2,750	465,000	Idem.
	Corcovado	3,840	667,800	Idem.
	Formiga	0,000	803,000	—
	Arcos	30,000	749,600	21 de abril de 1908.
— Goyaz	S. Miguel	50,360	612,600	24 de setembro de 1908.
	Porto Real	61,340	606,100	19 de dezembro de 1908.
	Franklin Sampaio	81,706	625,600	31 de dezembro de 1909.
	Bambuhy	113,176	659,300	1 de maio de 1910.

(a) A distancia é contada a partir de Soledade.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Quarahim (*a*)	0,000	70,580	—
	Quarahim (*b*)	1,454	81,460	20 do agosto de 1887.
	Guterres	22,374	118,460	Idem.
	Umbú	40,114	112,960	Idem.
	Itapitocahy	60,914	85,900	Idem.
7 — **Great Southern :**	Uruguayana	75,264	106,000	20 de agosto de 1887.
Quarahim a Itaqui	Imbahá	91,700	112,000	—
	Touro Passo	99,973	96,000	2 de julho de 1888.
	Braz	120,114	101,960	—
	Las Rosas	132,714	111,330	—
	Ibicuhy	142,714	93,680	2 de julho de 1888.
	Itaquy	175,434	94,860	30 de dezembro de 1888.
	Extremo da Linha	175,597	—	—
	Jaraguá	0,000	3,300	2 de dezembro de 1884
	Macoió	2,500	4,500	Idem.
	Bebedouro	8,500	3,000	Idem.
	Fernão Velho	14,600	4,650	Idem.
	Satuba	19,500	5,500	Idem.
	Utinga	26,500	12,000	Idem.
	Cachoeira	32,000	13,000	Idem.
	Rio Largo	34,000	42,000	Idem.
	Lourenço de Albuquerque	35,000	46,000	Idem.
	Bom Jardim	44,800	65,500	Idem.
8 — **Great Western :**	Itamaracá	53,500	71,000	Idem.
Central de Alagôas e Ramal da Viçosa	Muricy	64,300	83,000	Idem.
	Nicho	71,000	89,000	Idem.
	Branquinha	75,000	103,000	Idem.
	União (*c*)	88,000	146,700	Idem.
	Urupema	47,200	108,600	24 de dezembro de 1891.
	Bittencourt	55,000	148,800	Idem.
	Atalaia	61,000	58,000	Idem.
	Estrada Branca (parada)	68,000	64,000	Idem.
	Capella	73,700	78,600	Idem.
	Euclides Malta	83,500	108,000	Idem.
	Gamelleira	87,900	120,000	Idem.
	Viçosa	97,000	214,900	Idem.
	Central (Recife)	0,000	2,400	25 do março de 1885.
	Afogados	3,037	3,800	1 do junho de 1900.
	Areias	6,552	5,000	1 do maio de 1891.
Central de Pernambuco	Tigipió	8,794	11,100	25 de março de 1885.
	Socorro (parada)	14,375	33,000	—
	Jaboatão	16,426	45,000	25 de março de 1885.
	Moreoos	27,353	85,000	15 de agosto de 1885.
	Tapêra	38,265	155,000	10 de novembro de 1885.

(*a*) Cáes.
(*b*) Estação.
(*c*) Termo do Ramal da União.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Victoria	50,970	146,000	9 de janeiro de 1886.
	F. Glycerio	64,100	190,900	8 de maio de 1886.
	Russinha	72,075	293,000	24 de agosto de 1887.
	Gravatá	89,210	448,400	4 de janeiro de 1894.
	Bezerros	111,660	459,000	1 de dezembro de 1895.
	Gonçalves Ferreira	127,000	509,100	Idem.
entral de Pernambuco	Caruarú	139,160	537,700	Idem.
(Continuação)	S. Caetano	161,000	548,600	Idem.
	Antonio Olyntho	179,900	565,000	25 de dezembro de 1896.
	Bello Jardim	195,776	603,800	2 de fevereiro de 1906.
	Sanbaró	212,056	648,000	1 de novembro de 1906.
	Pesqueira	228,383	636,000	6 de fevereiro de 1907.
	Ipanema	241,406	—	15 de dezembro de 1910.
	Molhe de Cabedello	0,000	—	25 de março de 1889
	Cabedello	0,708	2,500	Idem.
	Jacaré (parada)	9,000	3,000	Idem.
	Parahyba	18,708	3,400	7 de setembro de 1883.
	Fabrica de Tecidos (parada)	28,300	19,000	Idem.
	Santa Rita	30,105	12,000	Idem.
	Engenho Central (parada)	32,960	10,000	Idem.
	Reis	37,833	17,400	Idem.
	Espirito Santo	44,207	18,400	Idem.
	Entroncamento	50,198	24,700	Idem.
	Coitezeiras	64,918	32,000	28 de dezembro de 1883.
	Pilar	74,339	36,200	Idem.
Conde d'Eu	Entroncamento (*a*)	0,000	24,700	7 de setembro de 1883.
	Cobé	1,097	37,000	Idem.
	Sapé	13,721	124,610	Idem.
	Araçá	24,257	144,610	Idem.
	Páo Ferro	33,963	91,150	Idem.
	Mulungú	43,879	88,020	Idem.
	Caeboeira	60,972	81,610	5 de junho de 1884.
	Independencia	66,259	87,400	Idem.
	Mulungú (*b*)	0,000	88,020	7 de setembro de 1883.
	Bastiões (parada)	—	—	1 de julho de 1901.
	Alagôa Grande	23,115	133,077	Idem.
	Picpirituba (*c*)	6.000	—	20 de dezembro de 1910.
	Grossos (parada)	9,777	—	Idem.
	Itabayanna	0,000	44,000	5 de fevereiro de 1901.
	Lauro Müller	5,359	50,125	2 de outubro de 1907.
	Mogerio	20,550	127,130	Idem.
Ramal de Campina Grande	Ingá	37,434	144,650	Idem.
	Galante	59,279	373,000	Idem.
	Campina Grande	80,106	508,030	Idem.

(*a*) Ramal de Independencia.
(*b*) Sub-ramal de Alagôa Grande.
(*c*) Este ramal entronca na estação de Itamataby da Estrada de Ferro Natal a Independencia.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Natal á Independencia	Natal	0,000	—	28 de setembro de 1881.
	Pitimhú	12,000	14,500	Idem.
	Cajupiranga	23,140	21,500	Idem.
	S. José (Alto)	37,950	63,500	Idem.
	S. José (Baixo)	40,800	9,500	Idem.
	Sapé	45,150	6,500	31 de outubro de 1882.
	Baldhum	51,920	10,000	Idem.
	Estivas	60,000	6,500	Idem.
	Goyaninha	63,500	13,000	Idem.
	Penha	80,300	31,360	Idem.
	Pequery	86,700	16,000	Idem.
	Villa Nova	92,000	19,500	Idem.
	Montanhas	101,800	82,500	Idem.
	Nova Cruz (*a*)	120,600	74,000	10 de abril de 1883.
	Caiçara	138,281	123,000	1 de janeiro de 1904.
	Serra da Raiz	148,016	150,200	Idem.
	Sertãozinho	155,970	134,000	Idom.
	Independencia	171,197	89,800	Idem.
Paulo Affonso	Piranhas	0,000	46,500	25 de fevereiro de 1881.
	Olhos d'Agua	27,847	250,000	Idem.
	Talhado	40,804	235,000	10 do julho de 1882.
	Pedra	54,446	254,000	Idem.
	Sinimhú	69,939	299,600	2 de agosto de 1882.
	Moxotó (*b*)	83,736	277,600	Idem.
	Quixaba	101,232	323,050	9 de julho de 1883.
	Jatobá	115,136	293,500	2 de agosto de 1883.
Recife ao S. Francisco	Cinco Pontas	0,000	2,043	9 de fovereiro de 1858.
	Afogados	2,768	4,023	Idem.
	Bôa Viagem	8,724	7,075	Idem.
	Prazeres	12,275	9,080	Idem.
	Pontesinha (parada)	20,468	2,520	Idem.
	Ilha	24,225	2,010	Idem.
	Caho	31,511	13,030	Idem.
	Ipojuca	38,357	53,050	3 de dezembro do 1860.
	Olinda	45,035	98,050	Idem.
	Timbó-Assú	51,834	96,000	Idem.
	Escada	57,671	94,044	Idem.
	Limoeiro	63,910	90,060	13 de maio de 1862.
	Frecheiras	70,149	124,087	Idem.
	Aripibú	78,291	119,070	Idem.
	Ribeirão	86,876	95,060	Idem.
	Gamelleira	95,783	90,050	Idem.
	Cuyambuca	104,020	94,040	7 de setembro de 1862.
	Agua Preta	112,610	142,086	Idem.
	Una (Palmares)	124,739	120,000	30 de novembro de 1862.

(*a*) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio Grande do Norte e Parahyba : Kilometro 122,200.
(*b*) Posição da linha divisoria dos Estados de Pernambuco e Alagôas : Kilometro 101,374 a partir de Una.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Brum (Recife)	0,000	2,330	26 de outubro de 1881.
	Encruzilhada	3,150	5,130	Idem.
	Arrayal	6,550	10,330	Idem.
	Macacos	13,750	48,330	Idem.
	Camaragibe	18,376	36,330	Idem.
	S. Lourenço	25,185	32,330	Idem.
	Tiuma	30,120	45,330	Idem.
	Mussurêpe	38,000	55,030	Idem.
	S. Severino	45,600	60,560	Idem.
	Pau d'Alho	48,822	70,630	Idem.
ecife ao Pilar	Carpina (Floresta dos Leões)	59,875	183,730	20 de janoiro de 1882.
	Traeunhaên	67,243	90,830	15 de setembro de 1882.
	Nazareth	72,944	58,930	15 de setembro de 1882.
	Lagôa Secca	84,144	47,330	1 de janeiro do 1888.
	Barauna	91,244	74,730	Idem.
	Alliança	97,244	60,330	Idem.
	Pureza	107,600	71,330	Idem.
	Timhaúha	117,954	101,930	8 de fevereiro de 1888.
	Rosa e Silva (*a*)	129,530	177,670	2 de julho de 1900.
	Itabayanna (*b*)	143,562	44,000	5 de fevereiro de 1901.
	Pilar (*c*)	157,199	36,200	3 de julho do 1901.
	Carpina (Floresta dos Leões)	0,000	183,730	20 de fevereiro de 1882.
tamal do Limoeiro	Lagôa do Carro	6,810	126,930	Idem.
	Campo Grande	13,705	142,830	Idem.
	Limooiro	23,086	133,130	Idem.
	Ribeirão	0,000	95,600	1 de julho de 1906.
	Caxangá	8,697	112,410	Idem.
	Progresso	12,590	139,700	Idem.
heirão a Cortez	Linda Flôr	19,345	187,580	Idem.
	Ilha de Flores	22,108	194,900	Idem.
	Cortez	28,657	305,800	Idem.
	Una	0,000	118,715	2 de dezembro do 1882.
	Pirangy	5,045	120,000	25 de agosto de 1894.
	Boa Sorte	8,848	123,000	Idem.
	Catende	17,702	153,000	2 de dezembro de 1882.
	Jaqueira (parada)	31,010	185,000	28 de setembro de 1883.
	Colonia (parada)	33,588	189,000	1 de janeiro de 1884.
	Marayal	39,083	215,600	Idem.
al de Pernambuco	Florestal	43,125	246,740	1 de dezembro de 1894.
	Barra	49,985	296,000	7 do setembro de 1884.
	Pery-Pery	53,405	308,000	15 de setembro de 1893.
	S. Benedicto	58,982	363,600	7 de setembro de 1884.
	Quipapá	72,643	427,473	15 de janeiro de 1885.
	Agua Branca	84,923	553,430	Idem.
	Glycerio	89,733	529,192	13 de maio do 1894.

(*a*) Posição da linha divisoria dos Estados de Pernambuco e Parahyba: kilometro 130,150.
(*b*) Entroncamento do ramal de Campina Grande.
(*c*) Entroncamento com a Estrada de Ferro Conde d'Eu.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Sul de Pernambuco. . . . . *(Continuação)*	Canhotinho	103,250	492,273	13 de maio de 1885.
	Angelim	118,060	647,300	19 de junho de 1887.
	S. João	128,783	699,900	2 de julho de 1887.
	Garanhuns.	146,420	866,300	28 do setembro de 1887.
	Glycerio (*a*)	0,000	529,192	13 de maio de 1894.
	Agua Vermelha (*b*)	6,740	384,090	Idem.
	Serra Grande	16,130	275,000	Idem.
	Lago.	21,900	230,700	Idem.
	Barra do Canhoto.	37,699	110,348	Idem.
	União	47,488	146,700	Idem.
9 — **Leopoldina Railvvay Company:** Linha do Centro e ramal de Leopoldina.	Porto Novo	0,000	154,384	8 de outubro de 1874.
	S. José	2,700	152,834	Idem.
	Mello Barreto (*c*)	7,700	137,550	Idem.
	Antonio Carlos.	12,020	168,334	Idem.
	Volta Grande	26,600	209,384	Idem.
	S. Luiz	37,409	374,434	Julho de 1877.
	Providencia	43,171	262,834	Idem.
	Campestre	46,905	251,650	Idem.
	Santa Isabel.	58,428	219,934	Idem.
	Recreio	66,832	173,934	Idem.
	Campo Limpo	79,830	174,894	Idem.
	Vista Alegre (*d*)	88,156	163,834	Julho de 1877.
	Aracaty	93,602	168,434	Idem.
	Cataguazes	105,160	174,674	Idem.
	Barão de Camargos	113,770	180,615	—
	Sinimbú	121,263	200,934	—
	D. Euzebia	129,766	227,834	—
	Santo Antonio	136,421	243,234	—
	Sobral Pinto.	148,030	279,834	—
	Diamante	154,448	305,834	—
	Ligação	166,597	373,000	—
	Ubaense.	171,945	339,484	—
	Rio Branco	193,791	337,084	—
	S. Geraldo.	203,840	379,484	28 de fevereiro de 1880.
	Coimbra.	229,865	722,850	16 de agosto de 1885.
	Turvo	240,432	688,484	5 de outubro de 1885.
	Viçosa.	250,000	651,484	21 de dezembro de 1885.
	Teixoiras	266,570	651,484	Idem.
	Vau-Assú	290,700	552,484	—
	Ponte Nova	305,300	408,884	—
	Pontal.	318,800	386,484	—
	Piranga	328,730	363,484	—
	Rio Doce.	342,073	383,884	—
	Saude	368,946	409,884	Fevereiro de 1886.

(*a*) Inicio do Ramal de União.
(*b*) Posição da linha divisoria dos Estados de Pernambuco e Alagôas : kilometro 101,374 a partir de Una.
(*c*) Entroncamento do ramal do Sumidouro.
(*d*) Entroncamento do Ramal de Leopoldina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Leopoldina	Vista Alegre	0,000	163,834	Julho de 1877.
	Leopoldina	12,479	226,914	Idem.
Ramal do Sumidouro	Mello Barroto	0,000	137,550	8 de outubro de 1874.
	Paquequer	0,816	146,550	1 de agosto de 1885.
	Bacellar	9,892	233,550	Idem.
	S. Francisco	20,943	267,550	Idem.
	Bella Joanna	27,760	272,550	Idem.
	Sumidouro	31,300	348,293	Idem.
	B. de Aquino	44,821	521,889	—
	Murinelly	57,331	558,263	—
	D. Marianna	67,080	952,273	—
	Consolheiro Paulino	93,070	841,873	—
Central de Macahé	Macahé	0,000	2,500	6 de abril de 1891.
	Almeida Pereira	11,500	14,400	Idem.
	Mundéos	31,808	27,800	Idem.
	Glycorio	43,512	79,500	Idem.
Prolongamento da Barão de Araruama	Triumpho	0,000	59,800	23 de março de 1879.
	Leitão da Cunha	18,000	466,500	17 de agosto de 1891.
	Trajano de Moraes	27,400	690,000	Idem.
	Visconde do Imbé	46,000	358,000	—
	Manoel do Moraos	51,440	—	—
Carangola	Campos	0,000	21,000	19 de novembro de 1877.
	Travessão	16,294	38,200	Idem.
	Guandú	22,334	49,800	1 de janeiro de 1878.
	Conselheiro Josino	29,443	38,200	21 de fevereiro de 1878.
	Villa Nova	39,041	55,200	22 de abril de 1878.
	Murundú	49,555	78,200	10 de agosto de 1878.
	Cardoso Moreira	73,215	33,800	4 de dozembro de 1878.
	Monção	87,261	48,700	1 de junho de 1880.
	Paraizo	94,079	60,300	Idem.
	S. Caetano	107,460	71,900	10 de abril de 1896.
	S. Domingos	112,542	93,900	9 de junho de 1881.
	Itaperuna	129,040	119,300	17 de outubro de 1881.
	Entroncamento	133,660	129,600	Idem.
	Bananeiras	146,026	158,900	28 de fevereiro de 1887.
	Natividade	156,211	186,300	26 de junho de 1887.
	Porciuncula	168,432	196,800	Idem.
Ramal do Poço Fundo	Entroncamento	0,000	129,600	—
	Retiro	14,600	150,000	15 do outubro de 1883.
	Lage	26,100	174,000	Idem.
	Patrocinio	37,900	177,000	15 de junho de 1886.
Ramal de Itabapoana	Murundú	0,000	78,200	10 de agosto de 1878.
	Santa Barbara	6,121	91,000	—
	Santo Eduardo	20,593	64,000	13 de junho de 1879.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim	Santo Eduardo (a)	0,000	64,000	13 de junho de 1879.
	Itahapoana	1,659	66,600	1 de fevereiro de 1893.
	D. America	11,538	67,000	1 de abril de 1895.
	Mimoso	36,889	70,800	1 de junho de 1895.
	Muqui	52,000	213,500	1 de janeiro de 1902.
	S. Felippe	73,516	88,300	25 de julho de 1903.
	Muniz Freire	93,230	32,700	Idem.
Norte	Praia Formoza	0,000	—	—
	S. Francisco Xavier	3,656	—	—
	Jockey-Club	4,656	—	—
	Bemfica	5,451	—	—
	Amorim	6,746	—	—
	Bom Successo	8,148	—	—
	Ramos	9,528	—	—
	Olaria	10,418	—	—
	Penha	12,116	—	—
	Cordovil	14,716	—	—
	Vigario Geral	17,056	—	—
	Merity	19,327	—	—
	Sarapuhy	23,416	—	—
	S. Bento	26,636	—	—
	Pilar	31,848	—	—
	Atura	33,270	—	—
	Rosario	37,832	—	—
	Estrella	43,253	—	—
	Entroncamento	48,996	—	—
Sul do Espirito Santo	Victoria	0,619	2,000	—
	Vianna	21,468	15,000	—
	Santa Izabel	42,862	230,000	—
	Marechal Floriano Peixoto	50,420	534,000	—
	Araguaya	68,279	631,000	—
	Engenheiro Reeve	79,268	507,600	—
Caravellas e ramal	Cachoeira	0,700	42,000	—
	Mattosinhos	16,342	83,533	—
	Villa Souza	38,798	130,325	—
	Salim Pessôa	41,196	134,495	—
	Alegre	49,510	131,502	—
	Castello	21,482	124,600	—
10 — Madeira-Mamoré	Porto Velho	0,000	—	31 de maio de 1910.
	Candelaria	3,000	—	Idem.
	Santo Antonio	8,000	—	Idem.
	Zingamoche	14,000	—	Idem.
	Theotonio	25,000	—	Idem.
	Pedra Canga	34,000	—	Idem.
	S. Carlos	48,000	—	Idem.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio e Espirito Santo : Kilometro 1,148.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMÉTRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Madeira-Mamoré (*Continuação*)	Luzitania	61,000	—	31 de maio de 1910.
	S. Patricio	65,000	—	Idem.
	Sant'Anna	70,000	—	Idem.
	Caracol	79,000	—	Idem.
	Jacy-Paraná	88,000	—	Idem.
	Caldeirão	133,000	—	30 de outubro de 1910.
	Kilometro 152	152,000	—	Idem.
11 — Mogyana	Ribeirão Preto	0,000	518,600	3 de outubro de 1886.
	Barracão	2,000	518,800	Idem.
	Entroncamento	14,000	505,100	Idem.
	Sarandy	17,000	579,800	Idem.
	Visconde de Parnabyba	24,000	712,800	Idem.
	Engenheiro Brodowskay	33,000	849,500	Idem.
	Batataes	49,000	881,300	Idem.
	Macabubas	64,000	762,300	5 de abril de 1887.
	Bôa Sorte	78,000	670,800	Idem.
	Mandihú	84,900	666,700	Idem.
	Restinga	93,000	888,800	Idem.
	Franca	106,000	995,600	Idem.
	Crystaes	120,000	983,800	5 de março de 1888.
	Indaiá	137,000	1.047,800	Idem.
	Pedregulho	144,000	1.083,000	Idem.
	Chapadão	151,000	1.005,500	Idem.
	Igaçaba	167,000	712,500	Idem.
	Rifaina	181,000	536,800	Idem.
	Jaguára	191,475	520,100	Idem.
Ramal de Caldas	Cascavel	0,000	654,400	1 de outubro de 1886.
	Gerivá (*a*)	15,000	665,000	Idem.
	S. João da Bôa Vista	30,000	738,000	Idem.
	Prata	43,000	819,000	Idem.
	Cascata	59,000	1.270,000	Idem.
	Caldas	75,887	1.189,000	Idem.
Jaguára a Araguary	Jaguára	0,000	522,800	23 de abril de 1889.
	Sacramento	11,000	516,000	Idem.
	Conquista	26,000	622,000	Idem.
	Engenheiro Lisboa	53,000	708,600	Idem.
	Paineiras	78,000	838,700	Idem.
	Uberaba	102,000	765,600	Idem.
	Mangaboira	125,000	886,100	21 de dezembro de 1895.
	Palestina	146,000	983,100	Idem.
	Burity	170,000	931,200	Idem.
	Irára	190,000	953,900	Idem.
	Sucupira	215,000	883,100	Idem.
	Uberabinha	238,000	860,100	21 de dezembro de 1895.
	Sobradinho	256,000	693,000	15 de novembro de 1896.
	Araguary	281,104	935,800	Idem.

(*a*) Posto telegraphico.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
12 — **Noroeste do Brazil**	Baurú	0,000	491,000	27 do setembro de 1906.
	Val de Palmas	9,810	564,000	1 de setembro de 1909.
	Presidente Tibiriçá	24,720	543,600	27 de setembro de 1906.
	Jacutinga	47,200	460,000	Idem.
	Presidente Alves	70,815	557,200	Idem.
	Toledo Pisa	83,080	549,800	1 de junho de 1909.
	Lauro Müller	91,720	536,800	27 de setembro de 1906.
	Presidente Penna	124,725	416,000	16 de fevereiro de 1908.
	Albuquerque Lins	150,905	396,400	Idem.
	Hector Legru	177,260	411,000	Idem.
	Miguel Calmon	201,540	416,400	Idem.
	Pennapolis	219,160	390,000	1 de dezembro de 1908.
	General Glycerio	239,445	371,000	1 de setembro de 1908.
	Araçatuba	280,225	386,200	1 de dezembro de 1903.
	Corrego Azul	300,490	311,600	31 de dezembro de 1903.
	Aracanguá	321,255	294,666	1 de maio de 1909.
	Anbangahy	339,815	290,000	Idem.
	Manso do Bacury	356,185	287,000	13 de maio de 1910.
	Lussanvira	386,325	289,100	Idem.
	Ilha Secca	403,480	286,940	Idem.
	Itapura	426,320	275,940	Idem.
13 — **Oéste de Minas**	Sitio (*a*)	0,000	1.020,800	30 de setembro de 1880.
	Ilhéos	24,000	984,000	Idom.
	Barroso	49,000	902,000	Idem.
	Prados	69,000	889,200	23 de agosto de 1881.
	Tiradentes	87,000	877,200	Idem.
	S. João (*b*)	100,000	880,000	Idom.
	Santa Rita	118,000	842,500	20 de janeiro de 1886.
	Nazareth	166,000	822,000	31 de outubro de 1887.
	Ibituruna	192,000	810,800	Idem.
	A. Mourão (*c*)	204,000	785,500	Idem.
	B. Successo	217,000	822,800	Idem.
	Tartaria	244,000	923,800	1 de fevereiro de 1888.
	Oliveira	272,000	961,700	1 de julho de 1888.
	Fromen	275,000	925,700	10 de fevereiro de 1894.
	C. da Matta	298,000	747,400	1 de maio de 1890.
	G. Ferreira (*d*)	313,000	714,200	1 de julho de 1890.
	Desterro	322,000	698,450	18 de setembro de 1890.
	Henrique Galvão	356,000	662,000	Idem.
Sitio a Paraopeba	A. Isacson	383,000	629,000	30 de setembro de 1890.
	Cercado	409,000	615,600	1 de julho de 1891.
	Cardosos	427,000	604,000	Idem.
	Martinho de Campos (*e*)	437,000	505,000	Idem.

(*a*) Entroncamento na E. F. Central do Brazil.
(*b*) Entroncamento do ramal de Mattosinhos.
(*c*) Entroncamento do ramal de Ribeirão Vermelho.
(*d*) Entroncamento do ramal de Itapecerica.
(*e*) Entroncamento do Ramal de Pitanguy.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Sitio a Paraopeba (*Continuação*)	B. Despacho	471,000	618,000	1 de janeiro de 1892.
	Abbadia	509,000	638,000	1 de maio de 1892.
	S. Francisco	524,000	563,000	1 de janeiro de 1893.
	Pompeu	546,000	646,800	1 de agosto de 1893.
	Brazióla	594,000	505,000	7 de dezembro de 1905.
	Paraopeba	602,000	506,000	10 de fevereiro de 1894.
Ramal de Ribeirão Vermelho	A. Mourão	0,000	785,500	31 de outubro de 1887.
	Macaia	18,000	768,000	Fins de 1887.
	P. Negra	25,000	764,000	16 de junho de 1888.
	Vigilato	35,000	750,000	16 de outubro de 1888.
	A. Botelho	43,000	—	—
	Ribeirão Vermelho	48,000	737,500	14 de abril de 1883.
Ramal de Itapecerica	G. Ferreira	0,000	714,200	1 de julho de 1890.
	Sucupira	14,000	754,200	18 de setembro de 1890.
	Lamounier	29,000	—	—
	Itapecerica	34,000	776,200	1 de abril de 1891.
Ramal de Mattosinhos	S. João	0,000	830,000	28 de agosto de 1881.
	C. Doria	3,000	—	—
Ramal de Pitanguy	M. Campos	0,000	585,000	1 de julho de 1894.
	Pitangny	5,000	—	23 de novembro de 1907.
Ribeirão Vermelho a Carrancas	Ribeirão Vermelho	0,000	737,500	14 de abril de 1888.
	Lavras	10,000	800,500	1 de abril de 1895.
	F. Salles	42,000	845,000	Janeiro de 1897.
	P. Freitas	63,000	848,000	6 de julho de 1898.
	Carrancas	80,000	903,000	14 de dezembro de 1903.
Ribeirão Vermelho a Formiga	Ribeirão Vermelho	0,000	757,500	14 de abril de 1883.
	Perdões	21,000	766,060	23 de agosto de 1896.
	C. Verde	30,000	756,950	3 de janeiro de 1897.
	F. Brito	50,000	775,618	11 de fevereiro de 1898.
	Candeias	84,000	929,000	Idem.
	Bugios	102,000	836,000	3 de novembro de 1902.
	Timboré	122,000	788,200	7 de dezembro de 1905.
	Formiga	143,892	840,000	Idem.
Barra Mansa a Cedro	Barra Mansa	0,000	376,609	15 de maio de 1897.
	Glycerio	13,000	385,000	Idem.
	Quatis	24,000	397,000	Idem.
	J. Leite	32,000	472,000	Idem.
	Afra	34,000	514,300	Idem.
	Falcão	41,000	574,000	Idem.
	Cedro	51,950	736,400	15 de outubro de 1903.
Barra Mansa ao Rio Claro	Barra Mansa	0,000	376,600	15 de maio de 1897.
	A. Rocha	16,000	458,000	Idem.
	Rio Claro	42,790	431,000	Idem.
	Capivary	63,000	—	3 de novembro de 1910.
	Alto da Serra	70,000	—	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Rio Claro	0,000	612,500	2 de maio de 1883.
	Cachoeirinha. (*a*)	7,140	612,600	15 do outubro de 1884.
	Morro Grande	14,315	668,000	2 maio de 1883.
	Ferraz (*a*)	20,832	568,000	15 de outubro de 1884.
	Corumbataby	27,076	575,000	2 de maio de 1883.
	Cuscuzeiro (*a*)	34,892	610,000	15 de outubro de 1884.
	Annapolis	41,092	688,000	2 de maio de 1883.
	Oliveiras.	44,105	688,200	Idem.
	Estrella (*a*)	51,415	788,000	15 de outubro de 1884.
	Visconde do Rio Claro. . .	56,694	753,000	2 de maio de 1883.
	Tupy.	60,400	778,000	1 de setembro do 1902.
	Conde do Pinhal (*b*)	65,375	742,000	2 de maio de 1883.
	Cayuby (*a*)	72,500	818,400	—
	S. Carlos do Pinhal	76,916	828,700	2 de maio de 1883.
	Retiro.	84,604	850,600	8 de julho de 1901.
	Ibaté (*c*)	94,470	829,000	1 de dezembro do 1884.
	Fortaleza	107,461	656,500	Idem.
14 — Paulista	Ouro.	117,409	715,000	1 de fevereiro do 1897.
	Araraquara (*d*)	127,486	650,900	18 de janeiro de 1885.
	Americo Brazileense. . . .	139,167	721,200	31 de agosto de 1891.
	Santa Lucia	144,738	702,000	Idem.
	Tapuya (*a*).	151,980	583,000	—
	Rincão	159,204	526,000	31 de agosto de 1891.
	Motuca	176,139	607,600	6 de julho de 1892.
	Hammond	193,473	592,000	Idem.
	Guariba	199,732	604,400	Idem.
	Corrego Rico	211,259	524,000	10 de maio de 1894.
	Jahoticabal	223,245	577,600	5 de maio de 1893.
	Gramminha	232,040	653,200	1 de outubro de 1903.
	Ibitirama	238,990	677,000	Idem.
	Tayuva.	252,712	623,600	28 de dezembro de 1903.
	Andes	262,358	624,400	Idem.
	Bebedouro	276,488	532,800	Idem.
	Collina	308,010	591,200	25 de maio de 1909.
	Barretos	332,954	521,200	Idem.
	Visconde do Rio Claro . .	0,000	753,000	2 de maio de 1883.
	Ityrapina (*e*).	13,201	751,200	1 de julho de 1885.
	Campo Alegre	27,949	643,200	Idem.
Ramal de Jahú (*f*)	Aterrado (*a*)	40,461	661,000	Junho de 1901.
	Brotas.	49,742	664,700	16 de janeiro de 1892.
	Espraiado	59,976	636,000	1 de dezembro de 1896.
	Canella (*a*).	71,753	783,000	1 de fevereiro de 1897.
	Torrinha.	82,618	758,000	18 de fevereiro do 1887.

(*a*) Posto telegraphico.
(*b*) Antiga Colonia.
(*c*) Antiga Visconde do Pinhal.
(*d*) Concessão federal até esta estação.
(*e*) Antigo Morro Pellado.
(*f*) Concessão federal.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Jahú (b) (Continuação)	Taboleiro (a)	90,565	821,000	Julho de 1901.
	Ventania	100,202	689,000	18 de fevereiro de 1887.
	Dois Corregos	110,198	618,000	7 de setembro de 1886.
	Mineiros	119,379	648,000	Idem.
	Banharão	128,697	687,000	18 de fevereiro de 1887.
	Jahú	142,952	544,000	Idem.
Ramal de Agudos	Dois Corregos	0,000	648,000	7 de setembro de 1886.
	Saldanha Marinho	9,812	748,000	1 de julho de 1899.
	Campo Fino	17,242	732,000	Idem.
	Falcão Filho	26,542	713,000	Idem.
	Campos Salles	31,387	686,000	Idem.
	Iguatemy	42,025	525,000	25 março de 1903.
	Ayroza Galvão	52,755	452,000	Idem.
	Pederneiras	63,399	507,200	10 de outubro de 1903.
	Itatinguy (c)	71,180	525,600	7 de dezembro de 1903.
	Piatan	79,957	584,000	Idem.
	S. Paulo dos Agudos	93,551	601,000	Idem.
	Taperão	98,112	657,600	7 de setembro de 1901.
	Itaquá	106,167	507,000	25 de janeiro de 1905.
	Batalha	113,547	538,000	Idem.
	Piratininga	120,552	528,000	Idem.
Ramal do Mogy-Guassú	Rincão	0,000	526,000	31 de agosto de 1891.
	Guatapará	11,405	510,000	30 de dezembro de 1901.
	Guarany	24,052	524,400	Idem.
	Martinho Prado	39,487	502,700	Idem.
	Barrinha	56,471	489,000	1 de fevereiro do 1903.
	Macuco	67,671	508,200	25 de março de 1903.
	Pitangueiras	78,211	486,100	1 de fevereiro de 1903.
	Cascalho	84,851	498,300	25 de março de 1903.
	Pontal	92,711	521,700	Idem.
Ramal de Agua Vermelha	S. Carlos do Pinhal	0,000	828,700	2 de maio de 1883.
	Babylonia	18,612	760,000	1 de setembro de 1891.
	Floresta	22,201	702,400	Idem.
	Canchim	25,231	694,000	Idem.
	Capão Preto	29,605	694,000	2 de setembro de 1892.
	Agua Vermelha	38,984	809,000	Idem.
	Ararahy	50,241	690,800	Idem.
	Alfredo Ellis	54,384	710,400	—
	Santa Eudoxia	62,976	612,600	20 de setembro de 1883.
Ramal de Ribeirão Bonito	S. Carlos do Pinhal	0,000	828,700	2 de maio de 1883.
	Angico	8,136	718,800	10 de maio de 1894.
	Monjolinho	13,056	664,600	Idem.
	Jacaré	23,343	578,400	Idem.
	Ribeirão Bonito	40,115	588,000	Idem.

(a) Posto telegraphico.
(b) Concessão federal.
(c) Parada.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Central	0,000	15,500	30 de novembro de 1873.
	Porangaba	7,559	26,814	Idem.
	Munduhim	11,691	23,361	14 de janeiro de 1875.
	Maracanahú	21,201	45,154	Idem.
	Mongnha	27,004	53,274	9 de janoiro de 1876.
	Pacatuba	33,570	54,000	Idem.
	Guayuba	40,388	59,437	14 de junho de 1879.
	Bahú	51,623	59,457	14 de março de 1880.
	Agua Verde	57,591	69,437	28 de sotembro de 1879.
	Acarape	65,862	76,437	26 de outubro de 1879.
	Itapaby	72,905	142,223	20 de setembro de 1896.
	Canafistula	78,893	171,830	14 de março de 1880.
	Aracoyaba	91,004	101,203	Idem.
	Baturité	100,987	122,970	2 de fevereiro de 1882.
15 — Rede Ceará-Piauhy:	Riachão	120,016	149,040	8 de dezembro de 1890.
Baturité	Castro	133,276	130,540	1 de junho de 1891.
	Cangaty	146,477	111,600	8 de dezembro de 1890.
	Junco	169,304	185,000	7 de setembro de 1891.
	Quixadá	187,740	180,000	Idem.
	Floriano Peixoto	201,435	193,910	4 de agosto de 1894.
	Uruquê	219,710	214,250	Idem.
	Quixeramobim	235,379	187,010	Idem.
	Prudente de Moraes	258,187	195,000	14 de julho de 1899.
	Sebastião de Lacerda	267,839	207,800	Idem.
	Senador Pompeu	287,299	173,160	2 de julho de 1900.
	Giráu	316,837	243,000	15 de novembro de 1907.
	Miguel Calmon	335,184	273,380	3 de maio de 1908.
	Affonso Penna	362,253	291,031	10 de julho de 1910.
	S. José	382,487	246,700	5 de agosto de 1910.
	Sussuarana	39 ,982	244,000	5 de novembro de 1910.
	Ignatú	413,482	213,600	Idem.
Ramal de Maranguape	Maracanahú	0,000	45,154	14 de janeiro de 1875.
	Maranguape	7,246	66,604	Idem.
Sobral	Camocim	0,000	4,500	15 de janeiro de 1881.
	Granja	24,425	8,910	Idem.
	Angico	43,780	73,990	14 de março de 1881.
	Riachão	65,620	81,900	10 de janeiro de 1894.
	Pitombeiros	79,123	87,210	2 de julho de 1881.
	Massapê	106,320	76,000	31 de dezembro do 1881.
	Sobral	128,920	74,610	31 de dezembro de 1882.
	Carirê	161,670	157,000	1 de novembro de 1893.
	Santa Cruz	168,490	147,080	1 de dezembro de 1893.
	Ipú	216,280	233,980	10 de outubro de 1891.
	Ipueiras	243,200	—	3 de maio de 1910.
	Nova Russas	276,840	—	3 de novembro do 1910.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
16 — Rêde Paraná-Santa Catharina: Thereza Christina	Imbituba	0,000	5,910	1 de setembro de 1884.
	Bifurcação	23,800	8,820	Idem.
	Piedade	53,500	7,320	Idem.
	Pedras Grandes	78,500	39,700	Idem.
	Palmeiras	84,300	59,200	Idem.
	Orléans	96,300	99,320	Idem.
	Lauro Müller	111,100	197,820	Idem.
Ramal da Laguna	Bifurcação	0,000	8,820	Idem.
	Laguna	5,240	3,820	Idem.
Paraná — Paranaguá a Curityba	Paranaguá	0,000	5,640	17 de novembro de 1883.
	Porto D. Pedro II	2,200	4,100	Idem.
	Alexandra	16,200	10,500	Idem.
	Morretes	40,800	9,500	Idem.
	Porto de Cima	50,600	233,440	5 de fevereiro de 1885.
	Roça Nova	80,500	952,000	Idem.
	Piraquara	87,351	896,910	Idem.
	S. José dos Pinhaes	102,100	885,210	Idem.
	Curityba	110,087	899,020	Idem.
Curityba á Ponta Grossa. (Prolongamento)	Curityba	0,000	899,020	Idem.
	Portão	8,068	935,600	18 de agosto de 1892.
	Barigüy	14,380	886,700	Idem.
	Araucaria	24,448	918,000	18 de novembro de 1891.
	Guajuvira	42,000	865,000	Idem.
	Balsa Nova	58,648	865,200	Idem.
	Serrinha	71,339	862,000	1 de novembro de 1892.
	Tamanduá	92,810	950,410	Idem.
	Restinga Secca	117,000	936,040	Idem.
	Palmeira	138,298	864,000	13 de maio de 1893.
	Ponta Grossa	191,000	941,000	12 de março de 1894.
Serrinha ao Rio Negro. (Ramal)	Serrinha	0,000	862,000	—
	Lapa	30,000	906,000	18 de novembro de 1891.
	Campo do Tenente	61,100	797,500	1 de dezembro de 1894.
	Rio Negro	88,000	793,000	20 de fevereiro de 1895.
Porto Amazonas. (Ramal)	Restinga Secca	0,000	936,040	—
	Porto Amazonas	9,381	793,010	—
Morretes a Antonina. (Ramal)	Morretes	0,000	9,500	17 de novembro de 1883.
	Antonina	16,360	10,750	18 de agosto de 1892.
S. Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay)	Itararé	251,901	723,000	15 de setembro de 1908.
	Sengés	228,453	585,000	Idem.
	Fabio Rego	196,064	866,040	30 de abril de 1908.
	Jaguariahyva	154,080	838,800	19 de outubro de 1905.
	Julio de Castilhos	128,902	1.119,200	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Joaquim Murtinho	118,852	1.083,200	19 de outubro de 1905.
	Piraby	95,823	1.008,800	1 de janeiro de 1900.
	Caxambú	72,646	988,000	Idem.
	Castro	56,960	984,300	Idem.
	Tronco	45,022	1.079,000	Idem.
	Carambeby	33,289	1.115,300	Idem.
	Ponta Grossa	0,000	941,000	Idem.
	Officinas	3,516	895,400	Idem.
	Jaboticabal	22,577	890,000	Idem.
	Entre Rios	34,006	875,400	Idem.
	Vallinhos	52,862	904,000	Idem.
	Teixeira Soares	73,528	914,600	11 de maio de 1900.
	Fernandes Pinheiro	89,804	824,000	1 do maio do 1900.
	Iraty	103,932	814,600	Idem.
	Antonio Rebouças	133,282	781,000	Idem.
	Roxoroiz	155,106	858,800	22 de dezembro de 1902
S. Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay)	Marechal Mallet	181,921	839,200	1 de dezembro de 1903
(Continuação)	Dorizon	193,474	801,000	Idem.
	Paulo de Frontin	214,216	781,800	20 de abril de 1904.
	Paula Freitas	245,493	759,000	8 de outubro de 1904.
	União da Victoria	263,365	757,000	Idem.
	Legru	274,876	890,200	30 de abril de 1908.
	S. João	315,702	1.206,000	Idem.
	Calmon	342,254	1.190,300	5 de abril de 1909.
	Presidente Penna	357,424	1.114,800	Idem.
	Rio Caçador	392,052	893,916	1 de maio de 1910.
	Rio das Antas	426,852	815,000	Idem.
	Rio das Pedras	457,801	739,500	Idem.
	Rio Bonito	491,210	665,335	1 de setembro de 1910.
	Herval	530,926	547,000	Idem.
	Capinzal	570,171	483,330	29 de outubro de 1910.
	Rio do Peixe	606,358	435,000	Idem.
	Rio Uruguay	636,240	428,310	Idem.
	S. Francisco	0,000	12,000	1 do junho de 1910.
	Paraty	23,064	8,000	Idem.
	Joinville	40,250	6,500	Idem.
Linha de S. Francisco	Bananal	66,917	19,000	Idem.
	Jaraguá	77,130	30,000	Idem.
	Hansa	95,696	61,600	Idem.
	Suruby	0,000	397,280	15 de novembro do 1877.
	Plataforma	1,540	410,059	Idem.
	Babylonia	13,340	428,031	Idem.
17 — **Rezende a Bocaina**	Estalo	17,035	450,036	Idem.
	Bambús	23,500	472,086	8 de janeiro de 1878.
	Formoso	28,336	497,086	Idem.
	Barreiro	38,810	507,000	19 do fevereiro de 1892.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
18 — Rio do Ouro	Cajú	0,000	1,811	15 de janeiro de 1883.
	Rua Bella	2,228	1,000	Idem.
	Bemfica	3,901	1,000	Idem.
	Praia Pequena	5,750	1,004	Idem.
	Venda Grande	7,000	16,120	Idem.
	Liberdade	7,508	—	—
	Botafogo	9,380	—	—
	Engenho do Matto	11,944	27,764	—
	Vicente Carvalho	18,545	22,814	—
	Irajá	14,816	17,664	15 de janeiro de 1883.
	Collegio	16,168	10,900	—
	Areal	17,611	11,864	—
	Pavuna	21,571	2,375	15 de janeiro de 1883.
	Coqueiros	24,040	16,200	—
	Belford Roxo	27,569	—	—
	Itaipú	39,379	9,980	—
	Retiro	34,959	12,075	—
	Figueira	36,846	17,325	—
	José Bulhões	38,531	15,255	—
	Cachoeira	43,289	15,800	—
	Paineiras	45,025	24,300	—
	Rio do Ouro	49,277	40,795	15 de janeiro de 1883.
	S. Pedro	60,247	70,000	—
Ramal de S. Francisco Xavier	Bemfica	0,000	1,000	—
	D. Anna Nery	1,021	16,400	—
Ramal de Iguassú	José Bulhões	0,000	15,255	—
	S. Bernardino	2,257	10,195	—
	Iguassú	3,521	4,695	—
	Barreira	8,996	15,295	—
	Tinguá	12,141	30,295	—
Ramal do Rio do Ouro	Rio do Ouro	0,000	40,795	15 de janeiro de 1883.
	Represas do Rio do Ouro	2,739	118,075	Idem.
Ramal da Penha	Vicente Carvalho	0,000	22,814	—
	Largo da Penha	4,700	—	—
	Fazenda Grande	6,426	—	—
Ramal das Officinas	Liberdade	0,000	—	—
	Officinas	3,263	—	—
19 — Santos a Jundiahy	Santos	0,000	2,120	16 de fevereiro de 1867.
	Cubatão	12,300	2,594	Idem.
	Areaes	16,400	1,670	—
	Piassaguéra	18,900	5,700	—
	Raiz da Serra	22,000	20,700	8 de setembro de 1868.
	Alto da Serra	30,300	796,600	Idem.
	Campo Grande	34,880	757,802	Idem.
	Rio Grande	41,100	748,315	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Santos a Jundiahy (*Continuação*)	Ribeirão Pires	45,500	754,846	8 de setembro de 1868.
	Pilar	53,109	763,492	Idem.
	S. Bornardo	60,383	743,650	Idem.
	S. Caetano	67,440	737,280	Idem.
	Ypiranga	71,625	728,000	Idem.
	Moóca	74,627	727,000	Idem.
	Braz	76,332	726,842	Idem.
	S. Paulo	78,470	737,297	Idem.
	Barra Funda	81,510	721,280	Idem.
	A. Branca	84,320	723,063	Idem.
	Lapa	86,050	725,614	Idem.
	Pirituba	90,320	731,988	Idem.
	Taipas	95,079	813,672	Idem.
	Perús	101,350	737,692	Idem.
	Cayeiras	105,000	721,268	Idem.
	Juquery	111,260	723,002	Idem.
	Belém	117,450	771,409	—
	Campo Limpo	127,970	740,087	—
	Varzea	133,900	720,558	—
	Jundiahy	139,000	707,111	—
20 — Sorocabana Railvvay: Prolongamento para o porto Tibiriçá	Capão Bonito	0,000	871,000	7 de novembro de 1895.
	Morrinhos	18,000	669,000	Idem.
	Itatinga	31,000	701,000	Idem.
	Andrades	49,000	687,000	Idem.
	Avaré	70,000	742,000	Idem.
	Barra Grande	88,000	752,090	Idem.
	Cerqueira Cesar	104,130	712,200	Idem.
	S. Bartholomeu	116,000	—	22 de abril de 1906.
	Mandury	125,094	—	Idem.
	B. Botelho	136,000	663,000	5 de abril de 1908.
	Bernardino de Campos	148,000	671,000	Idem.
	Ilha Grande	169,344	565,000	Idem.
	Ourinhos	197,798	—	31 de dezembro de 1908.
	Salto Grande	217,600	370,000	12 de outubro de 1909.
Linha de Itararé	Tatuhy	0,000	582,080	Julho de 1889.
	Morro Alto	21,250	659,000	11 do maio de 1895.
	Itapetininga	42,924	644,000	Idem.
	Cesario	59,907	606,000	16 de outubro de 1907.
	Herval	77,780	590,000	Idem.
	Engenheiro Hermillo	95,407	579,000	Idem.
	Aracassú	113,507	602,000	16 de fevereiro de 1908.
	Bury	133,107	583,000	4 de maio de 1908.
	Rondinha	146,707	658,000	31 de dezembro de 1908
	Guahyra (*a*)	168,384	608,000	1 de abril de 1909.
	Faxina	181,031	639,000	Idem.

(*a*) Posto telegraphico.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Itanguá (*a*)	198,017	719,000	1 de abril de 1909.
	Engenheiro Maia	214,974	660,000	Idem.
	Gorita (*a*)	229,030	690,000	Idem.
inha de Itararé	Rio Verde (*a*)	234,355	673,000	Idem.
(Continuação)	Ibity (*a*)	243,990	782,000	Idem.
	Itararé	249,750	715,000	Idem.
	Calçada	0,000	5,684	28 de junho de 1860.
	Plataforma	6,000	5,684	Idem.
	Poriperi	10,900	5,920	Idem.
	Olaria	13,720	6,000	Idem.
	Mapelle	22,260	7,175	9 de setembro de 1861.
	Agua Comprida	28,000	31,543	Idem.
	Muritiba	33,760	21,000	Idem.
21 — **Viação Geral da Bahia:**	Parafuso	38,590	21,420	9 de junho de 1862.
Bahia ao S. Francisco	Cammassari	46,640	36,600	Idem.
	Matta de S. João	68,570	28,490	4 de agosto de 1862.
	Pitanga	75,120	50,023	Idem.
	Pojuca	81,120	65,080	31 de janeiro de 1863.
	Pojuca Central	84,400	65,080	Outubro de 1880.
	Catú	92,550	77,320	31 de janeiro de 1863.
	Sitio Novo	107,270	103,520	Idem.
	Prolongamento	122,500	137,930	18 de novembro de 1880.
	Alagoinhas	123,130	137,930	31 do janeiro de 1863.
	Alagoinhas	0,000	137,930	30 de março de 1887.
	Sauhype	16,910	151,340	Idem.
	Capianga	31,400	126,800	Idem.
	Sitio do Meio	41,200	112,260	Idem.
Ramal do Timbó	Entre Rios	53,600	83,200	Idem.
	Lagôa Redonda	62,100	71,650	Idem.
	Pedras	71,700	78,500	Idem.
	Timbó	83,021	155,800	Idem.
	Aporá	103,891	—	4 de março de 1910.
	S. Felix	0,000	16,000	23 de dezembro de 1881.
	Cachoeirinha	5,000	137,000	Idem.
	Pombal	20,000	175,000	Idem.
	S. José	27,000	190,000	Idem.
	Sapé	41,000	230,000	Idom.
	Genipapo	53,000	225,000	Idem.
Central da Bahia	Candoal	60,000	225,000	Idem.
	Curralinho	67,000	200,000	Idem.
	Cruz do Medrado	76,000	200,000	Idem.
	Tapéra	84,000	210,000	Idem.
	Serra Grande	95,000	230,000	15 de outubro do 1883.
	Tanquinho	105,000	214,000	Idem.

(*b*) Posto telegraphico.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Central da Babia (*Continuação*)	Morro Preto	115,000	250,000	15 de outubro de 1883.
	Lagedo	123,000	286,000	Idem.
	Lapa	132,000	263,000	Idem.
	Santo Antonio	135,000	256,000	Idem.
	Sitio Novo	165,000	210,000	Idem.
	João Amaro	182,000	267,000	Idem.
	Tamhury	216,000	280,000	15 de janeiro de 1885.
	Catunys	226,000	284,000	—
	Queimadinhas (*a*)	245,000	290,000	17 de maio de 1887.
	Bandeira de Mello	254,600	295,000	Idem.
	Cachoeira (*b*)	0,000	16,000	2 de dezembro de 1876.
	Belém	7,000	170,000	Idem.
	Serra	11,000	220,000	12 de dezembro de 1876.
	Conceição	14,000	230,000	Idem.
	Pinheiro	18,000	240,000	Idem.
	Cruz	24,000	235,000	Idem.
	S. Gonçalo (*c*)	27,000	241,000	16 de janeiro de 1886.
	Jacaré	29,000	245,000	2 de dezembro de 1876.
	Magalhães	33,000	240,000	Idem.
	Tapéra	36,000	240,000	Idem.
	Feira	45,060	242,000	Idem.
S. Francisco	Alagoinhas	0,000	137,500	18 de novembro de 1880.
	Aramary	13,721	180,410	Idem.
	Entroncamento	42,070	356,230	24 de fevereiro de 1896.
	Agua Fria	65,920	322,810	18 de novembro de 1880.
	Lamarão	85,441	291,143	Idem.
	Serrinha	110,531	364,960	Idem.
	Salgada	146,861	403,185	30 de dezembro de 1883.
	Santa Luzia	180,568	362,492	15 de setembro de 1884.
	Queimadas	226,959	275,331	6 de fevereiro de 1886.
	Itiuba	239,266	376,261	15 de abril de 1887.
	Cariacá	310,273	450,416	31 de agosto de 1887.
	Villa Nova	321,993	548,936	Idem.
	Catunys	335,030	596,520	Idem.
	Jaguarary	348,760	664,490	Idem.
	Itumirim	357,320	665,220	2 de julho de 1894.
	Angico	383,140	489,060	Idem.
	Jurema	413,553	433,600	Idem.
	Carnahyba	430,870	411,000	24 de fevereiro de 1896.
	Piranga	449,910	371,050	Idem.
	Joazeiro	452,310	372,050	Idem.
22 — **Victoria a Minas:** Victoria a Itabira	Argolas	0,000	2,000	13 de maio de 1904.
	Cariacica	17,260	34,600	Idem.
	Alfredo Maia	28,873	4,666	Idem.
	Timbuhy	51,718	54,000	29 de dezembro de 1904.

(*a*) Entroncamento do Ramal de Olhos d'Agua com 13,400 kilometros de extensão.
(*b*) Ramal da Feira de Sant'Anna.
(*c*) Ramal de S. Gonçalo com 3,600 kilómetros de extensão.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			metros	
Victoria á Itabira	Fundão	63,400	38,695	15 de maio de 1905.
	Pendanga	71,380	51,000	Idem.
	Lauro Müller	80,400	27,000	Idem.
	João Neiva	91,230	59,500	20 de dezembro de 1905.
	Accioli	116,340	58,500	27 de julho de 1906.
	Baunilha	131,780	50,600	30 de agosto de 1906.
	Collatina	153,350	39,500	28 de dezembro de 1906.
	Porto Bello	174,560	49,000	8 de agosto de 1907.
	Maylasky (a)	190,700	58,100	Idem.
	Natividade	207,645	76,700	Idem.
	Resplendor	244,740	92,000	4 de dezembro de 1908.
	Lajão	276,804	125,000	Idem.
	Cachoeirinha	312,940	135,050	18 de outubro de 1909.
	Derribadinha	341,430	145,244	31 de dezembro de 1909.
	Figueira	358,152	165,500	15 de novembro de 1910.
	Baguary	377,637	174,500	Idem.
Curralinho á Diamantina	Curralinho	0,000	607,200	28 de maio de 1910.
	Roça do Brejo	22,500	548,000	Idem.
	Santo Hypolito	37,000	510,000	14 de setembro de 1910.
23 — Viação Ferrea do Rio Grande do Sul: S. Maria a Porto Alegre	Santa Maria	0,000	113,390	15 de outubro de 1885.
	Colonia	11,843	76,780	Idem.
	Arroio do Só	29,575	59,030	Idem.
	Restinga Secca	50,733	44,430	Idem.
	Estiva	66,053	39,650	Idem.
	Jacuhy	79,742	32,450	Idem.
	Ferreira	100,596	32,610	Idem.
	Cachoeira	114,566	70,480	7 de março de 1883.
	Bexiga	138,210	27,590	Idem.
	Pederneiras	161,400	22,590	Idem.
	Rio Pardo	180,709	21,690	Idem.
	Couto	184,202	29,190	Idem
	João Rodrigues	205,822	16,410	Idem.
	Monte Alegre	223,424	16,510	Idem.
	Santo Amaro	242,616	13,910	Idem.
	Ligação	260,000	—	25 de outubro de 1910.
	Barreto	270,598	—	Idem.
	Gil	286,498	—	Idem.
	Fortaleza	299,455	—	Idem.
	Montenegro	312,328	13,860	2 de julho do 1909.
	Capella	331,503	38,410	Idem.
	Portão	340,485	46,460	Idem.
	Neustadt	353,442	9,260	14 de abril de 1874.
	S. Leopoldo	355,515	10,420	Idem.
	Sapucaia	362,484	32,260	Idem.
	Canôas	374,421	20,540	Idem.
	Navegantes	385,307	5,200	Idem.
	Porto Alegre	388,623	5,200	Idem.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados de Espirito Santo e Minas : kilometro 206,400.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Ramal de Santa Cruz	Couto	181,202	29,190	7 de março de 1883.
	Santa Cruz	215,299	47,490	15 de novembro do 1905.
Ramal de Montenegro á Caxias	Montenegro	312,328	13,860	2 de julho de 1909.
	Cafundó	322,200	18,000	Idem.
	Victoria	328,269	27,000	Idem.
	Maratá	331,541	27,000	Idem.
	Esperança	338,963	159,000	1 de dezembro de 1909.
	Linha Bonita	350,331	371,280	Idem.
	S. Salvador	357,959	586,000	Idem.
	Barão	371,272	650,000	Idem.
	Carlos Barbosa	381,141	679,000	27 dezembro de 1909.
	Nova Sardenha	393,975	—	13 do maio de 1910.
	Nova Vicenza	407,866	—	Idem.
	Forqueta	415,070	—	15 de junho do 1910.
	Caxias	428,920	—	Idem.
Ramal de Neustadt á Taquara	Neustadt	353,442	9,260	14 do abril de 1874.
	Nova Hamburgo	360,987	27,390	Idem.
	Hamburgo-Berg	363,794	57,850	15 de agosto de 1903.
	Campo Bom	370,628	23,080	Idem.
	Sapyranga	380,306	32,390	15 de agosto de 1903.
	Amaral Ribeiro	384,123	25,080	Idem.
	Nova Palmeira	388,434	41,860	Idem.
	Campo Vicente	392,940	33,570	Idem.
	Parobé	401,028	47,250	Idem.
	Taquara	406,637	28,850	Idem.
Santa Maria á Uruguayana	Santa Maria	0,000	112,390	15 de outubro de 1885.
	Bocca do Monte	13,200	124,900	23 de abril de 1888.
	Canabarro	21,903	130,790	Idem.
	S. Pedro	41,156	107,390	7 de julho do 1889.
	S. Lucas	67,993	95,300	Idem.
	Umbú	91,559	90,300	1 de junho de 1890.
	Cacequy	112,892	89,090	23 de dezembro de 1890.
	Entroncamento (*a*)	123,300	86,630	15 do novembro do 1909.
	Saycan	125,888	87,250	22 de novembro de 1907.
	Itapevy	154,128	85,000	Idem.
	Jacaquá	164,628	80,400	Idem.
	Tigre	188,781	78,000	Idem.
	Passo Novo	202,160	82,200	Idem.
	Palmas	211,260	131,000	Idem.
	Alegrete	231,758	92,400	25 de agosto de 1903.
	Capivary	248,000	126,600	Idem.
	Inhanduhy	259,800	94,300	Idem.
	Guassú-Boi	273,557	116,800	Idem.
	Ibirocahy	301,282	75,400	Idem.
	Touro Passo	311,562	121,600	Idem.

(*a*) Entroncamento do ramal de Sant'Anna do Livramento.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Santa Maria a Uruguayana (*Continuação*)	Carumbé	333,972	115,000	25 de agosto de 1903.
	Pindaby-mirim	350,612	73,600	Idem.
	Uruguayana	373,662	74,400	Idem.
Cacequy a Bagé	Cacequy	112,892	89,090	23 de dezembro de 1890.
	Retiro	130,400	95,840	24 de agosto de 1896.
	Azevedo Sodré	145,640	101,430	Idem.
	Bella União	160,300	108,250	Idem.
	Bella Vista	178,634	149,690	Idem.
	S. Gabriel	189,985	108,780	Idem.
	Parada do Pinto	195,100	96,440	8 de outubro de 1900.
	Vaccacaby	204,152	107,380	Idem.
	Suspiro	226,510	160,980	Idem.
	Ibaré	247,788	192,900	Idem.
	Tres Estradas	266,583	358,470	Idem.
	S. Sebastião	282,270	381,260	3 de dezembro de 1896.
	Martim Pons	293,200	359,380	Idem.
	Rodeio Colorado	301,000	345,380	Idem.
	Bagé	319,977	209,000	2 de dezembro de 1884.
Ramal de Sant'Anna do Livramento	Entroncamento	123,300	86,630	15 de novembro de 1909.
	S. Simão	133,864	89,080	15 de novembro de 1909.
	Corte	154,714	94,180	Idem.
	Rosario	171,673	114,080	Idem.
	Guará	193,760	—	15 de junho de 1910.
	Santa Rita	211,532	—	Idem.
	Porteirinha	234,921	—	30 de agosto de 1910.
	Palomas	253,308	—	26 de outubro de 1910.
	Sant'Anna	279,609		Idem.
Bagé a Rio Grande	Bagé	319,977	209,000	2 de dezembro de 1884.
	Santa Thereza	325,800	178,150	Idem.
	Quebracho	355,500	120,740	Idem.
	Rio Negro	344,200	181,330	Idem.
	Santa Rosa	359,784	191,750	Idem.
	Candiota	377,718	191,800	Idem.
	Biboca	389,000	128,770	Idem.
	Segurança	397,100	186,800	Idem.
	Pedras Altas	406,324	307,620	Idem.
	Plano Horizontal	413,100	325,020	Idem.
	Nascentes	420,804	188,510	Idem.
	Lageado	425,900	120,700	Idem.
	Cerro Chato	446,708	99,210	Idem.
	Herval	462,000	63,200	Idem.
	Basilio	476,108	50,350	Idem.
	Cruz	487,900	37,620	Idem.
	Piratiny	498,558	27,640	Idem.
	Cerrito	499,860	25,590	Idem.
	Passo das Pedras	513,132	28,830	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Bagé a Rio Grande (*Continuação*)	Descanço	525,000	33,030	2 de dezembro de 1884.
	Capão do Leão	532,964	27,110	Idem.
	Theodosio	535,300	17,180	Idem.
	Pelotas	547,720	3,540	Idem.
	Capão Secco	557,700	3,360	Idem.
	Povo Novo	567,177	14,900	Idem.
	Quinta	583,078	6,830	Idem.
	Juncção	595,524	2,830	Idem.
	Rio Grande	599,413	3,030	Idem.
	Maritima	602,269	2,200	Idem.
Ramal da Costa do Mar	Juncção	595,824	2,830	Idem.
	Vieira	601,551	2,590	Idem.
	Senandes	607,846	2,360	Idem.
	Bolacha	609,880	2,230	Idem.
	Villa Sequeira	612,300	2,200	Idem.
Santa Maria ao Uruguay	Santa Maria	0,000	113,390	15 de outubro de 1885.
	Pinhal	18,362	462,810	20 de novembro de 1894.
	Philippson	25,900	432,210	Idem.
	Val de Serra	35,507	492,810	Idem.
	Taquarembó	50,790	501,810	Idem.
	Julio de Castilhos	72,836	503,810	Idem.
	Tupaceretan	98,587	458,440	Idem.
	Espinilho	128,315	420,230	Idem.
	Cruz Alta	161,380	468,410	Idem.
	Lagoão	182,810	486,610	31 de maio de 1897.
	Porongos	208,317	510,010	Idem.
	Santa Barbara	225,308	521,010	15 de novembro de 1897
	Pinheiro Machado	261,500	544,010	Idem.
	S. Bento	286,000	565,910	Idem.
	Carázinho	300,800	592,130	Idem.
	Pulador	329,900	597,050	31 de janeiro de 1898.
	Passo Fundo	355,400	670,210	Idem.
	Coxilha	381,751	—	3 de maio de 1910.
	Sertão	401,956	—	Idem.
	Erechim	411,944	—	Idem.
	Erebango	421,919	—	Idem.
	Capoerê	439,365	—	Idem.
	Paiol Grande	461,401	—	30 de agosto de 1910.
	Baliza	480,801	—	Idem.
	Barro	493,378	—	Idem.
	Viaducto	505,250	—	25 de outubro de 1910.
	Cannavial	518,728	—	Idem.
	Marcelino Ramos	534,295	—	Idem.

QUADRO N. 8

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO

Numero de ordem	Designação das estradas	Locomotivas: Numero total	Locomotivas: Peso total maximo	Locomotivas: Peso total minimo	Locomotivas: Numero de rodas motrizes maximo	Locomotivas: Numero de rodas motrizes minimo	Locomotivas: Peso adherente maximo	Locomotivas: Peso adherente minimo	Carros de passageiros especiaes: Numero	Carros de passageiros especiaes: Peso morto medio	Carros de passageiros especiaes: Numero medio de logares
			Tons.	Tons.			Tons.	Tons.		Tons.	
	I — DA										
1	Baturité	29	35,868	18,000	8	4	34,504	14,528	2	9,100	36
2	Sobral	12	31,100	17,690	8	4	24,870	11,793	1	4,200	16
3	Central do Rio Grande do Norte	12	—	—	2	2	—	—	—	—	—
4	Great Western (a): Natal a Independencia										
5	Great Western (a): Conde d'Eu										
6	Great Western (a): Recife a S. Francisco										
7	Great Western (a): Central de Pernambuco	128	68,000	12,000	8	4	38,000	12,000	17	9,750	14,8
8	Great Western (a): Sul de Pernambuco										
9	Great Western (a): Central de Alagôas e ramal										
10	Great Western (a): Paulo Affonso	4	43,000	23,000	8	4	24,000	12,000	—	—	—
11	Great Western (a): Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Bahia a S. Francisco	18	31,750	23,000	6	4	19,376	15,332	1	8,120	24
13	Ramal do Timbó	7	21,200	20,600	6	4	17,100	13,600	—	—	—
14	S. Francisco	41	35,000	22,000	8	6	31,304	13,820	—	—	—
15	Central da Bahia	22	30,000	16,000	6	4	19,000	12,000	3	6,000	20
16	Central do Brazil (bitola 1m,60)	276	93,440	14,514	12	4	93,440	11,793	53	22,000	12 a 20
17	Idem — (bitola 1m,00)	89	44,452	14,514	8	4	36,287	11,793	13	—	—
18	Rio do Ouro	15	36,000	12,000	8	4	32,000	12,000	—	—	—
19	Rede Sul Mineira	57	47,200	14,500	8	4	32,270	14,500	6	11,600	16
20	Oéste de Minas	70	33,000	13,500	8	4	34,000	9,000	11	9,666	6
21	Goyaz	5	32,234	27,700	6	6	25,600	25,400	—	—	—
22	Paraná	26	64,250	30,300	8	6	32,600	22,800	1	11,060	27
23	D. Thereza Christina	7	28,000	26,000	6	6	23,000	22,000	—	—	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	169	34,000	8,000	4	2	30,000	10,000	21	10,000	—
25	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDI										
26	Caxias a Cajazeiras	4	42,500	15,876	6	6	28,000	13,154	—	—	—
27	Recife ao Limoeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Victoria a Minas: Victoria a Itabira	12	31,440	22,200	6	6	21,833	20,000	2	—	—
29	Victoria a Minas: Curralinho a Diamantina	2	30,685	24,355	6	—	21,365	—	—	—	—

(a) Inclusive o material rodante effectivo da «Recife ao Limoeiro» pertencente á Great Western.
(b) 24 de bagagem e 26 de correio.
(c) 5 » » » 2 » »

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910 *Quadro n. 8*

Carros de passageiros de 1ª classe			Carros de passageiros de 2ª classe			Carros mixtos de passageiros			Numero total de carros de passageiros	Numero total de eixos dos carros de passageiros	Vagões para correio e bagagem			Numero de ordem
Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares			Numero	Peso morto médio	Capacidade média	
UNIÃO														
16	Tons. 8,720	40	14	Tons. 7,142	44	2	Tons. 9,200	40	34	136	4	Toneladas 6,850	Toneladas 4,600	1
5	4,200 10,000	20 40	5	4,000 10,000	40 60	— —	— —	— —	— 11	— 30	— 3	3,500 9,700	4,500 9,000	2
3	—	—	1	—	—	2	—	—	6	24	—	—	—	3
														4
														5
														6
72	11,580	34,4	80	11,337	50	10	7,573	31,4	179	663	42	10,600	5,870	7
														8
														9
2	6,500	40	6	6,500	60	2	7,000	50	10	40	1	3,000	8,600	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
14	10,327	37	15	9,960	60	—	—	—	30	78	12	8,848	4,500	12
3	9,590	32	4	7.910	62	3	9,150	41	10	30	6	5,908	6,750	13
13	10,230	40	22	9,872	62	10	9,675	46	45	180	9	4,844	4,177	14
21	8,000 4,000	20 24	37	8,000 4,000	36	2	8,000	36	63	177	8	8,000	6,000	15
191	19,000 18,000 8,000	48 a 60 24 a 56 22	173	18,000 7,000	92 50	— —	— —	— —	— 417	— —	— (b) 50	7,000 18,500 20,000 7,000	10,000 8,000 3,000 6,500	16
39	11 a 12,000	40 a 48	33	11,000	40 a 50	20	11,000 a 12,000	40 e 46	92	420	15	6,500 a 12,000	3,000	17
3	9,000	48	5	9,000	48	5	9,000	48	13	52	1	5,200	10,000	18
15	4,100	37	15	10,500	60	17	10,700	45	63	212	23	5,000 10,000	7,100	19
18	9,666	24,9	20	7,518	34,1	12	6,970	29	56	244	17	8,481	8,000	20
1	7,500	24	1	7,500	40	2	7,500	32	4	16	3	6,000	3,000	21
10	8,510	27,6	10	8,880	46,6	6	12,060	44	27	94	17	5,340	6,700	22
—	—	—	3	14,000	48	5	13,500	38	8	32	(c) 7	3,500	5,000	23
73	13,000	36	40	13,000	50	30	13,000	42	164	652	47	8,000	8,300	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
DAS PELA UNIÃO														
1	9,000	42	1	6,000	30	2	10,000	56	4	16	1	6,000	4,000	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
3	7,500	25	3	7,500	42	4	7,500	39	12	48	3	6,450	10,000	28
—	—	—	—	—	—	1	11,854	40	1	4	—	—	—	29

Numero de ordem	Designação das estradas		Locomotivas: Numero total	Peso total maximo	Peso total minimo	Numero de rodas motrizes maximo	Numero de rodas motrizes minimo	Peso adherente maximo	Peso adherente minimo	Carros de passageiros especiaes: Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares
30	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31		Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	13,300	4
32		Barão de Araruama Prolongamento	3	27,000	—	8	—	23,000	—	—	13,300	4
33		Carangola e ramaes . .	11	32,000	23,000	8	4	28,000	14,400	—	13,300	4
34		Santo Eduardo a Itapemirim (a).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35		Central de Macahé . . .	3	16,000	13,000	4	—	12,000	8,200	—	13,300	4
36		Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37		Sul do Espirito Santo . .	6	39,000	13,000	8	4	30,000	12,000	—	—	—
38		Caravellas e ramal do Alegre (a).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Corcovado		3	15,500	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Rezende a Bocaina		2	17,000	14,500	4	4	13,000	13,000	—	—	—
41	Bananal		2	18,000	14,000	6	4	18,000	13,805	2	2,500	18
42	Santos a Jundiahy.		91	75,916	28,143	8	4	67,360	23,338	2	28,590	23
43	Sorocabana e Ituana	Prolongamento para o Tibagy. .	11	35,800	17,100	8	4	31,700	14,000	—	—	—
44		Ramal de Itararé.	10	35,800	17,100	8	4	31,800	14,000	2	16,000	16
45	Noroeste do Brazil		16	42,500	13,500	8	4	37,500	11,000	1	10,580	—
46	Rio Claro.		60	43,200	22,200	8	4	36,000	12,700	9	9,580	15,5
47	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas	11	23,000	23,300	8	4	22,500	17,000	2	8,200	—
48		Jaguara a Araguary	5	32,500	24,000	6	6	24,800	19,000	—	—	—
49	Quarahim a Itaquy		10	36,300	23,000	6	4	37,000	6,096	—	—	—
50	S. Paulo — Rio Grande.	Linha de S. Francisco	5	29,900	12,000	6	6	27,000	12,000	—	—	—
51		Itararé - Uruguay. .	26	37,000	23,000	6	6	30,000	21,000	3	7,000 12,500	16 10

(a) Não tem material proprio, utiliza-se do material de outras linhas.

CARROS DE PASSAGEIROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE PASSAGEIROS DE 2ª CLASSE			CARROS MIXTOS DE PASSAGEIROS			NUMERO TOTAL DOS CARROS DE PASSAGEIROS	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS DE PASSAGEIROS	VAGÕES PARA CORREIO E BAGAGEM			NUMERO DE ORDEM
Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares			Numero	Peso morto médio	Capacidade média	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	9,000	45	—	7,000	50	—	9,000	50	—	—	—	9,000	12,000	31
—	9,800	45	1	10,665	60	—	10,205	50	—	—	—	—	—	32
5	9,000	45	3	7,000	59	3	9,000	45	11	44	3	9,000	12,000	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
—	—	—	1	10,770	60	1	11,050	51	2	8	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
1	—	34	1	—	50	2	—	83	4	16	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
3	4,500	66	—	—	—	—	—	—	3	12	—	—	—	39
1	6,000	40	—	—	—	2	6,000	52	3	12	3	5,125	8,000	40
—	—	—	—	—	—	3	9,700	45	4	16	2	—	—	41
40	21,733	36,2	47	19,123	64,4	11	21,920	50,3	100	380	29	13,172	8,000	42
2	16,360	29	3	10,000	56	2	8,600	40	7	28	3	10,000	7,000	43
5	15,000	26	5	10,000	53	—	—	—	12	48	6	10,000	7,000	44
3	13,000	41,3	12	13,650	69	4	12,800	46	20	80	5	10,440	6,200	45
17	11,821	33,5	24	10,057	64	14	10,730	48,8	64	256	16	10,473	25,000	46
2	9,500	32	2	8,400	56	4	9,400	42	12	48	2	8,400	5,000	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
3	6,506	24	4	6,000	48	3	6,500	32	10	40	2	6,500	6,000	49
2	10,750	36	5	11,000	36	—	—	—	7	28	2	10,500	10,000	50
12	14,000	36	17	13,400	36	3	10,000	36	35	140	9	12,300	13,300	51

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO

Numero de ordem	Designação das estradas	Vagões para animaes: Numero	Vagões para animaes: Peso morto médio	Vagões para animaes: Capacidade	Vagões fechados para mercadorias: Numero	Vagões fechados para mercadorias: Peso morto médio	Vagões fechados para mercadorias: Capacidade	Vagões abertos para mercadorias: Numero	Vagões abertos para mercadorias: Peso morto médio	Vagões abertos para mercadorias: Capacidade	Vagões para inflammaveis: Numero	Vagões para inflammaveis: Peso morto médio	Vagões para inflammaveis: Capacidade
													I — DA
			Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.
1	Baturité	16	5,600	16 cabeças	81	6,219	9,770	20	6,900	15,000	1	6,219	7,000
2	Sobral	32	3,400 5,300	12 »	32	3,300 6,000	4,500 9,000	—	—	—	—	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	1	—	—	19	—	—	6	—	—	—	—	—
4	Great-Western (a): Natal a Independencia												
5	Great-Western (a): Conde d'Eu												
6	Great-Western (a): Recife a S. Francisco												
7	Great-Western (a): Central de Pernambuco	68	6,180	7,590	1102	5,500	10,500	842	4,550	9,600	25	4,100	6,320
8	Great-Western (a): Sul do Pernambuco												
9	Great-Western (a): Central de Alagôas e ramal												
10	Great-Western (a): Paulo Affonso	1	3,000	8 cabeças	22	2,500	3,600	—	—	—	—	—	—
11	Great-Western (a): Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Bahia a S. Francisco	32	6,213	11 cabeças	106	3,835	5,759	148	4,942	5,648	—	—	—
13	Ramal do Timbó	13	5,261	7,077	56	3,140	4,500	14	3,478	5,428	—	—	—
14	S. Francisco	90	7,133	20 cabeças	172	7,725	15,373	45	7,540	20,000	1	5,400	6,000
15	Central da Bahia	80	3,000	8 »	203	3,200	4,500	93	2,800	4,500	—	—	—
16	Central do Brazil (bitola 1m,60)	318	7,000 a 14,000	6 a 24 cabeças	1239	6,250 a 14,600	10,000 a 14,000	542	14,750	29,750	32	7,250	9,000
17	Central do Brazil (bitola 1m,00)	55	7,000 a 8,500	4 a 15 cabeças	270	6,000 a 9,000	12,000	72	6,000 a 17,000	10,000 a 40,000	5	9,000	10,000
18	Rio d'Ouro	1	5,650	8 cabeças	10	8,925	13,500	64	15,200	21,000	—	—	—
19	Rêde Sul Mineira	67	9,620	14 »	171	7,500	12,800	20	6,700	13,700	7	7,100	9,000
20	Oéste de Minas	68	6,699	7,530	189	4,853	7,530	62	5,103	8,266	14	7,500	8,571
21	Goyaz	2	6,000	12 cabeças	13	7,115	16,154	16	5,937	16,250	—	—	—
22	Paraná	6	4,500	6,000	203	4,628	7,470	16	3,125	6,000	—	—	—
23	D. Thereza Christina	16	3,500	6 cabeças	39	3,556	6,000	62	3,099	6,000	3	3,099	6,000
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	169	9,000	29 »	937	7,000	12,500	103	6,000	12,500	18	5,000	6,000
25	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
													II — CONCEDIDAS
26	Caxias a Cajazeiras	2	5,000	15 cabeças	10	6,000	8,000	14	4,125	8,500	—	—	—
27	Recife ao Limoeiro	(b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Victoria a Minas: Victoria a Itabira	3	—	—	38	9,650	20,000	70	7,800	20,000	—	—	—
29	Victoria a Minas: Curralinho a Diamantina	—	—	—	12	9,482	20,000	—	—	—	—	—	—
30	Leopoldina o ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Leopoldina: Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Leopoldina: Prolongamento da Barão de Araruama	—	6,948	12,000	10	7,669	13,200	16	2,448	5,300	—	—	—
33	Leopoldina: Carangola	7	5,500	10,000	101	6,165	10,330	—	—	—	—	—	—
34	Leopoldina: Santo Eduardo ao Itapemirim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(a) — Inclusive o material rodante effectivo da «Recife ao Limoeiro» pertencente a Great Western.
(b) — Incluido na rêde Great-Western.

Quadro n. 8 A

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910

VAGÕES PLATAFORMAS			VAGÕES DIVERSOS			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO TOTAL DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS E VAGÕES	NUMERO DE LOCOMOTIVAS POR KILOMETRO	NUMERO DE CARROS DE PASSAGEIROS POR KILOMETRO	NUMERO DE VAGÕES POR KILOMETRO	NUMERO DE EIXOS POR KILOMETRO	NUMERO DE ORDEM
Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade								
UNIÃO																
49	Tons. 4,608	Tons. 8,882	2	Tons. 4.200	Tons. —	—	Tons. —	Tons. —	173	692	828	0,07	0,08	0,40	1,95	1
15	4,500	7,000	—	—	—	4	5,950	9,000	86	304	334	0,04	0,04	0,31	1,20	2
—	—	—	6	—	—	10	—	—	42	158	182	0,14	0,07	1,89	2,17	3
																4
																5
—	—	—	47	5,300	6,700	—	—	—	2.126	7.310	7.976	0,10	0,14	1,61	6,03	6
																7
																8
																9
—	4,000	8,000	—	—	—	—	—	—	24	68	108	0,03	0,08	0,29	0,93	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
14	7,317	9,428	14	4,647	5,802	36	4,470	5,500	362	759	837	0,14	0,24	2,04	6,80	12
—	—	—	3	3,840	4,500	21	3,014	5,785	113	256	286	0,07	0,10	1,13	2,86	13
—	—	—	26	6,661	9,500	50	4,225	8,940	393	1.560	1.740	0,90	0,90	0,86	3,84	14
42	2,200	4,500	23	3,000	4,500	41	2,500	4,500	490	1.008	177	0,06	0,19	1,59	3,72	15
318	12,500	10,000	2	9,000	9,000	13	5,000	6,000	2.514	3.914	10.596	0,98	0,44	2,62	11,08	16
172	3,300 a 6,000	7,000 a 12,000	5	—	—	6	9,000	12,000	000	2.388	2.808	0,10	0,12	0,72	3,37	17
—	—	—	1	2,650	5,000	—	—	—	77	300	412	0,12	0,10	0,59	3,21	18
31	7,000	12,000	19	7,000	9,000	42	4,500	7,200	380	1.428	1.640	0,05	0,05	0,37	1,62	19
—	—	—	10	5,550	9,700	119	5,515	9,818	479	1.916	2.160	0,05	0,05	0,40	1,79	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	136	152	0,04	0,03	0,29	1,33	21
102	5,275	8,039	—	—	—	57	2,627	6,000	401	1.022	1.116	0,06	0,06	0,96	2,67	22
—	—	8,039	—	—	—	56	3,850	2,500	183	362	394	0,06	0,07	1,59	3,08	23
441	7,000	15,000	16	6,000	—	113	5,800	7,000	1.927	6.818	7.470	0,00	0,09	1,13	4,38	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
PELA UNIÃO																
—	—	—	—	—	—	4	2,700	4,000	31	114	130	0,05	0,05	0,39	1,66	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	—	—	3	—	—	109	424	472	0,03	0,03	0,28	1,25	28
10	6,500	20,000	—	—	—	6	4,469	12,000	28	100	104	0,08	0,04	1,18	4,37	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
5	6,855	13,830	—	—	—	—	—	—	25	80	84	0,06	0,02	0,49	1,63	32
—	—	—	2	6,550 8,600	15,000	10	3,970	8,350	123	492	536	0,05	0,05	0,55	2,40	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		VAGÕES PARA ANIMAES			VAGÕES FECHADOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES ABERTOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES PARA INFLAMMAVEIS		
			Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade
				Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.
35	Leopoldina	Central de Macahé	—	7,000	10,000	16	7,582	13,500	13	6,138	14,423	—	—	—
36	Leopoldina	Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Leopoldina	Sul do E. Santo	—	—	—	10	—	15,000 10,000 12,000	3	—	10,000	—	—	—
38	Leopoldina	Caravellas e ramal do Alegre (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Santos a Jundiahy		113	7,814	12,459	669	9,150	13,792	2.151	8,423	15,553	5	7,200	9,000
41	Sorocabana e Ituana	Prolongamento para o Tibagy	12	7,500	12,000	33	6,200	12,000	13	6,200	18,000	—	—	—
42	Sorocabana e Ituana	Ramal de Itararé	13	6,800	10,800	35	7,360	15,400	16	6,250	18,000	—	—	—
43	Noroeste do Brazil		4	7,500	20,000	60	8,033	13,333	100	7,638	10,800	—	—	—
44	Rio Claro		59	8,051	12,881	683	8,014	14,407	358	6,817	13,351	—	—	—
45	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas	2	6,000	7,500	54	5,100	7,500	—	—	—	—	—	—
46	Mogyana	Jaguara á Araguary	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Quarahim a Itaqui		22	7,445	10,000	55	8,175	10,000	10	3,100	6,000	—	—	—
48	Bananal		1	2,000	7,000	4	1,500	5,000	1	1,630	7,000	—	—	—
49	Rezende a Bocaina		—	—	—	6	5,125	8,000	—	—	—	—	—	—
50	S. Paulo—Rio Grande	Linha de S. Francisco	—	—	—	15	11,000	24,000	5	6,000	12,000	—	—	—
51	S. Paulo—Rio Grande	Itararé ao Uruguay	12	3,400 8,000	5,000 10,000	120	9,033	18,417	7	6,000	12,000	1	3,000	5,000

(a) Não tem material proprio, utiliza-se do de outras linhas.

VAGÕES PLATAFORMAS			VAGÕES DIVERSOS			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO TOTAL DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS E VAGÕES	NUMERO DE LOCOMOTIVAS POR KILOMETRO	NUMERO DE CARROS DE PASSAGEIROS POR KILOMETRO	NUMERO DE VAGÕES POR KILOMETRO	NUMERO DE EIXOS POR KILOMETRO	NUMERO DE ORDEM
Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade								
—	—	—	1	8,060	10,000	—	—	—	30	120	128	0,07	0,05	0,09	2,94	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
1	—	10,000	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
53	6,500	13,000	42	—	—	70	9,585	14,263	3.132	8.239	8.669	0,65	0,71	22,45	62,14	40
—	—	—	—	—	—	10	2,300	5,000	71	236	294	0,05	0,03	0,32	1,34	41
—	—	—	—	—	—	28	3,564	6,500	98	324	372	0,04	0,05	0,34	1,27	42
—	—	—	4	6,000	10,000	—	—	—	173	672	772	0,03	0,04	0,39	1,76	43
102	7,184	10,325	—	—	—	20	5,450	10,000	1.238	4.848	5.104	0,07	0,08	1,47	6,15	44
28	4,200	7,500	—	—	—	—	—	—	86	336	384	0,04	0,04	0,31	1,43	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
10 6	6,000 2,800	10,000 6,000	—	—	—	17	6,000	10,000	122	340	380	0,06	0,06	0,69	1,94	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	20	22	0,10	0,07	0,25	0,78	48
4	4,000	8,000	—	—	—	—	—	—	13	52	64	0,05	0,07	0,33	1,65	49
20	7,000	16,000	—	—	—	15	6,666	14,636	57	236	266	0,05	0,07	0,59	2,76	50
38	5,818	12,000	113	7,770	23,080	20	7,200	16,000	320	1.256	1.396	0,03	0,04	0,33	1,50	51

Quadro n. 9

ESPECIFICAÇÕES DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1910

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
1	Bahia a S. Francisco	Tender	1	45.272	28 020	7,9339	69,8200	3,200	14,06	0,558	0,381	4	1,376
		»	9	40.272	24.324	6,2139	58,3416	3,086	14,06	0,558	0,355	4	1,376
		»	1	49.022	30.580	7,6992	72,1502	3,276	14,06	0,[illegible]09	0,381	4	1,376
		»	1	50.804	31.816	7,3358	63,9513	2,724	14,06	0,558	0,406	4	1,376
		»	2	46.991	26.140	6,7317	61,9663	3,022	14,06	0,558	0,3[illegible]8	4	1,376
		»	4	48.312	31.816	7,0769	63,4766	3,022	14,0[illegible]	0,558	0,40	4	1,376
2	Bananal	Mogul	2	19.000	16.820	4,6200	44,0000	2,560	8,50	0,5[illegible]0	0,320	6	0,970
		Americano	1	15.000	13.805	4,3600	28,6300	2,460	8,20	0,400	0,280	4	0,970
3	Baturité	Mogul	2	23.154	19.068	5,1623	53,9806	2,618	11,24	0.457	0,35[illegible]	6	1,066
		»	4	25.878	21.792	6,2935	68,6865	2,694	11,24	0,457	0,356	6	1,066
		»	4	29.964	25.424	6,0410	71,490[illegible]	2,669	11,24	0,457	0,381	6	1,066
		Manobra	1	18.000	18.000	3,3428	40,2792	3,228	11,24	0,457	0,305	8	0,838
		Consolidation	6	30.418	26.332	6,1929	71,1880	2,974	11,24	0,457	0,381	8	0,965
		»	4	35.806	34.500	6,3236	90,0866	3,609	11,24	0,508	0,406	8	0,940
		Americano	1	22.246	15.528	5,5641	42,3523	2,542	11,24	0,457	0,305	4	1,165
		»	1	23.608	23.332	5,4951	41,3820	2,669	11,24	0.457	0,35[illegible]	4	1,165
		Ten-Wheel	1	32.231	25.424	8,5583	87,8913	3,736	11,24	0,457	0,381	6	1,066
4	Caxias a Cajazeiras	» »	1	42.500	28.000	12,9923	57,9097	3,15[illegible]	—	0.508	0,331	6	1,14[illegible]
		Mogul	3	—	13.154	3,5768	17,1211	2,530	—	0,457	0,27[illegible]	[illegible]	0,91[illegible]
5	Central da Bahia	Tender	8	30.000	19.000	5,7590	47,5130	2,440	12,0	0,457	0,368	6	1,04[illegible]
		»	3	30.000	24.000	3,9010	42,4090	2,979	12,00	0,508	0,38	6	1,14[illegible]
		»	2	27.000	18.000	6,4100	47,6990	2,350	12,00	0,457	0,355	6	1,04[illegible]
		Tanque	4	18.000	18.000	3,7150	34,3360	2,700	12,00	0,482	0,304	6	0,93[illegible]
		»	1	17.000	17.000	3,1580	36,4700	2,720	12,00	0,406	0,279	6	0,94[illegible]
		»	2	13.000	12.200	3,6230	29,077[illegible]	2,560	12,00	0,432	0,233	4	0,94[illegible]
6	Central do Brazil (bitola de 1m,60)	Americano (a)	3	39.911	22.680	8,0900	56,4600	3,025	9,14	0,610	0,381	4	1,41[illegible]
		» (a)	5	56.712	22.752	10,4700	88,8400	3,533	9,14	0,610	0,432	4	1,67[illegible]
		» (a)	5	56.712	22.752	10,4700	88,8400	3,558	9,14	0,610	0,432	4	1,67[illegible]
		» (a)	6	56.712	22.752	8,720	88,4900	3,545	9,14	0,610	0,432	4	1,67[illegible]
		» (a)	6	56 638	22.680	11,3500	100,8200	3,545	9,84	0,610	0,451	4	1,57[illegible]
		» (a)	4	57.311	23.469	8,7200	88,4900	3,552	9,84	0,610	0,432	4	1,67[illegible]
		» (a)	17	69.485	26.320	12,1100	121,1000	4,011	9,85	0,610	0,457	4	1,67[illegible]
		» (a)	6	56.712	22.680	8,7200	88,4900	3,552	9,14	0,610	0,441	4	1,57[illegible]
		» (a)	20	60.355	28.857	11,1600	100,2800	3,542	9,85	0,610	0,441	4	1,57[illegible]
		» (a)	19	72.479	28.867	12,7400	121,4900	3,507	12,65	0,610	0,457	4	1,7[illegible]
		Ten-Wheel (a)	15	83.450	46.720	11,9100	171,1700	4,035	12,65	0,660	0,485	6	1,7[illegible]
		» (a)	21	100.241	51.431	13,8600	185,3500	4,422	12,14	0,711	0,515	6	1,7[illegible]

a) Para passageiros; no peso em marcha está incluido o tender.

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
		Ten-whee. . . (a)	2	103.302	53.810	12,650	212,9700	4,905	14,06	0,660 / 0,711	0,406 / 0,660	6	1,727
		Mogul	3	51.341	30.844	9,5800	87,1600	3,406	9,14	0,610	0,457	6	1,321
		»	8	51.341	30.844	9,5800	87,1600	3,425	9,14	0,610	0,457	6	1,372
		»	3	72.900	37.566	12,650	121,7700	3,336	10,55	0,610	0,483	6	1,397
		»	24	89.811	49.895	14,5100	136,2700	3,390	11,95	0,610	0,457	6	1,575
		Consolidation . . .	2	65.317	39.916	11,0500	105,2100	3,584	9,14	0,610	0,508	8	1,276
		» . . .	10	79.378	45.359	12,5600	133,9300	4,041	9,14	0,610	0,508	8	1,283
6	Central do Brazil (bitola de 1m,60).	» . . .	8	83.828	48.122	13,7600	150,3000	4,041	9,14	0,610	0,533	8	1,283
		» . . .	2	82.301	48.122	13,9500	149,3000	4,041	10,55	0,610	0,533	8	1,283
		» . . .	36	93.286	52.930	13,8600	155,5400	4,041	11,25	0,610	0,533	8	1,283
		» . . .	10	112.037	65.385	17,4900	222,6500	4,389	12,65	0,660	0,533	8	1,346
		» . . .	18	109.007	62.458	14,1400	223,1100	4,359	12,65	0,660	0,533	8	1,346
		Mastodonte	13	114.305	64.410	19,4100	185,2100	4,232	11,95	0,660	0,533	8	1,372
		Mallet.	3	138.028	93.440	11,3000	204,1500	5,490	14,06	0,630	0,444 / 0,711	12	1,270
		Manobras.	2	78.000	48.000	—	—	—	12,30	0,660	0,457	6	1,270
		»	4	53.000	37.195	—	—	—	11,25	0,559	0,406	6	1,118
		Mach-tender . . .	2	23.817	20.412	42,2000	38,2700	3,023	9,84	0,457	0,330	6	0,965
		Four-wheel	4	33.430	19.051	52,3000	45,6200	2,97	9,48	0,457	0,330	4	0,914
		Americano	1	38.102	11.79[illegible]	49,6000	35,6300	2,476	9,48	0,406	0,305	4	1,054
		»	2	25.00[illegible]	11.793	61,4000	58,5900	2,783	9,40	0,406	0,279	4	0,940
		»	2	40.143	14.515	61,4000	58,5900	2,783	9,14	0,457	0,330	4	1,143
		»	3	42.411	15.422	61,4000	58,5900	2,783	9,14	0,457	0,330	4	1,143
		»	5	43.227	16.329	65,1000	62,8700	2,783	9,14	0,457	0,356	4	1,143
		»	2	47.943	16.329	67,4000	66,4700	3,000	10,55	0,508	0,356	4	1,251
		»	1	49.623	16.964	67,4000	63,4700	3,274	9,14	0,508	0,229 / 0,381	4	1,251
7	Central do Brazil (bitola de 1m,00).	»	5	60.188	23.587	46,9000	68,1700	2,751	11,25	0,457	0,356	4	1,168
		Ten-wheel.	6	61.639	24.946	69,9000	75,3700	3,596	11,25	0,508	0,406	6	1,168
		»	12	63.140	27.639	69,9000	75,3700	3,596	12,65	0,508	0,406	6	1,219
		Mogul.	1	34.926	19.051	65,6000	46,5900	2,600	9,14	0,457	0,330	6	1,041
		»	3	41.050	18.141	47,6000	47,5400	2,618	9,84	0,457	0,330	6	1,041
		Consolidation . .	1	41.776	19.957	61,7000	53,0400	3,085	9,14	0,457	0,356	8	0,940
		» . .	5	56.606	28.123	79,5900	88,3900	3,161	9,14	0,508	0,406	8	0,940
		» . .	14	52.676	29.48[illegible]	80,6000	83,1500	3,552	9,14	0,50[illegible]	0,406	8	0,940
		» . .	19	75.664	36.287	60,3000	95,9000	3,161	11,95	0,508	0,406	8	0,912
		» . .	1	50.000	27.216	—	—	—	9,14	0,508	0,406	8	0,940
8	D. Thereza Christina.	Tanque	5	28.000	23.000	5,3330	46,4490	3,019	12,00	0,507	0,330	6	1,070
		»	8	28.000	22.030	5,2953	43,5600	2,830	12,00	0,507	0,318	6	0,900
9	Goyaz	Mogul.	2	27.700	22.500	5,5600	71,5000	3,015	12,00	0,550	0,370	6	1,050
		»	2	29.900	25.400	4,7000	60,0000	2,750	10,6[illegible]	0,457	0,381	6	1,066
10	Great Western — Central de Pernambuco. . . .	Tender	5	29.000	22.772	—	—	—	—	0,508	0,406	6	1,143
		»	7	30.844	27.203	—	—	—	—	0,508	0,406	8	0,940
		»	3	30.844	27.203	—	—	—	—	0,50[illegible]	0,381	8	0,940

(a) Para passageiros; o peso em marcha inclusive o tender.

Numero de ordem	Designação das estradas		Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
					Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
			Tender	2	25.401	21.772	—	—	—	—	0,457	0,381	6	0,991
			»	1	15.000	9.900	—	—	—	—	0,409	0,322	4	1,200
			»	1	20.000	16.000	—	—	—	—	0,409	0,322	6	1,000
		Central de Pernambuco	»	2	34.514	19.800	9,4800	83,5000	3,150	10,90	0,508	0,406	4	1,422
			Tanque	1	12.000	12.000	—	—	—	—	—	0,252	6	0,820
			Tender	2	33.750	29.700	8,9300	68,4000	2,970	10,90	0,457	0,381	8	0,910
			Tanque	7	21.000	14.000	4,2700	34,1800	2,560	—	0,457	0,279	4	1,067
			»	4	31.000	23.000	6,0800	58,4300	2,790	—	0,457	0,308	6	0,914
		Central de Alagôas e Ramal	»	2	15.000	15.000	—	—	—	—	0,381	0,254	4	0,837
			Tender	2	33.750	29.700	8,9300	68,4600	2,970	10,90	0,457	0,381	8	0,910
			Tanque	4	21.337	16.257	3,7200	40,8700	2,740	9,00	0,457	0,291	4	0,965
			»	2	26.417	17.273	5,2900	49,7000	2,760	10,00	0,507	0,355	4	1,066
			»	1	10.568	10.568	1,8600	12,9100	2,130	9,00	0,305	0,203	4	0,761
		Conde d'Eu	»	3	28.957	—	5,5700	48,8600	2,610	10,00	0,457	0,355	6	0,939
			Tender	6	34.000	28.800	9,4800	83,5000	3,150	10,90	0,508	0,406	6	1,067
			»	2	21.033	14.227	5,1100	45,9800	2,820	9,00	0,482	0,330	4	1,142
			»	2	33.750	29.700	8,9300	68,4600	2,970	10,90	0,457	0,381	8	0,940
		Natal a Independencia	»	8	35.052	17.861	5,2200	55,0500	2,924	12,00	0,538	0,330	6	1,019
			»	2	33.000	—	8,9100	67,8000	2,90	12,00	0,457	0,381	8	0,940
		Paulo Affonso	Tanque	1	18.500	12.000	4,0000	4,5520	3,230	8,40	0,403	0,317	4	0,9[illegible]5
			Tender	2	43.000	24.000	7,1500	7,0000	2,900	8,40	0,457	0,381	8	0,965
			»	1	37.00	18.000	5,3700	4,3480	2,600	8,40	0,457	0,203	6	1,067
		Recife a S. Francisco	»	15	34.000	23.800	9,4800	83,5000	3,150	10,90	0,508	0,406	6	1,067
			»	5	46.888	35.814	9,6600	114,2600	3,530	10,90	0,559	0,457	8	1,067
			»	2	34.544	19.800	9,4800	83,5000	3,150	10,90	0,508	0,406	4	1,422
			»	11	24.608	16.002	6,4100	53,3800	2,890	9,90	0,508	0,356	4	1,067
		Recife a Limoeiro e Timbaúba	»	5	34.000	28.800	9,4800	83,5000	3,150	10,90	0,508	0,406	6	1,067
			»	2	34.544	19.800	9,4800	83,5000	3,150	10,90	0,508	0,406	4	1,422
			Tanque	4	23.448	26.354	5,3000	48,3800	2,890	9,90	0,508	0,356	6	1,067
			»	6	38.608	25.908	6,2300	53,5900	2,890	10,60	0,508	0,381	6	1,067
			»	2	35.062	23.870	6,4100	53,3800	2,890	9,90	0,508	0,356	6	1,067
			Tender	1	24.000	16.000	—	—	2,800	8,00	0,508	0,325	4	1,220
			»	2	22.000	22.000	—	—	3,500	8,00	0,508	0,325	6	1,064
			»	3	30.000	24.000	—	—	2,770	10,50	0,508	0,381	6	0,987
		Sul de Pernambuco	»	4	30.000	24.000	—	—	2,770	10,50	0,457	0,381	6	0,987
			»	1	32.000	28.000	—	—	2,960	12,00	0,508	0,248	8	0,912
			»	3	34.000	28.800	9,4800	83,5000	3,150	10,90	0,508	0,406	6	1,067
			Tanque	1	27.000	13.000	—	—	2,760	10,50	0,457	0,330	4	0,987
11	Leopoldina Railway	Barão de Araruama (prolongamento)	Consolidation	3	45.000	23.000	7,4100	66,7000	2,895	10,70	0,457	0,381	8	0,965
		Carangola	Mogul	1	10.375	19.000	6,3000	56,2900	2,924	10,00	0,457	0,355	6	1,066
			—	2	14.400	14.400	5,7300	58,5000	2,692	9,30	0,457	0,330	4	1,066
			Consolidation	1	46.600	23.000	7,4100	63,7900	2,859	10,70	0,457	0,381	8	0,965

Numero de ordem	Designação das estradas		Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
					Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
		Carangola	Consolidation	4	58.000	28.000	8,7800	89,8300	3,555	10,70	0,508	0,406	8	0,965
			Mogul	3	42.900	21.000	6,0250	50,9090	2,616	10,00	0,457	0,335	6	1,066
		Central de Macahé	Double-Ender	1	15.600	8.200	3,8640	19,6020	2,489	8,00	0,406	0,229	4	1,066
			» »	1	15.600	8.200	3,1350	16,6290	2,210	8,00	0,406	0,229	4	0,965
			Forney	1	17.800	12.000	4,2840	25,8200	2,692	10,00	0,406	0,279	4	0,940
		S. Eduardo a Itapemirim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Leopoldina Railway	Sul do Espirito Santo	Mogul	2	39.000	30.000	—	—	—	10,60	0,508	0,336	6	0,972
			Consolidation	1	27,000	23.000	—	—	—	10,60	0,457	0,381	8	0,965
			Tender	1	25.500	16.300	—	—	—	10,60	0,457	0,330	4	1,037
			—	1	16.000	12.000	—	—	2,100	8,00	0,355	0,228	4	0,762
			—	1	18.000	13.600	—	—	—	8,00	0,406	0,305	4	0,876
		Norte	Double-Ender	3	16.300	10.000	4,2800	23,4100	2,488	9,00	0,406	0,254	4	1,041
			Mogul	2	39.200	20.000	6,0.50	46,64.0	2,475	10,00	0,457	0,330	6	0,970
			»	1	36.000	18.000	5,1800	39,7200	2,488	9,30	0,457	0,305	6	0,965
			»	1	32.000	15.000	5,1200	31,2400	2,565	9,30	0,457	0,305	6	1,067
			»	1	42.900	21.000	6,5000	50,8100	2,615	10,00	0,457	0,356	6	1,067
			Americano	2	47.500	16.300	5,7300	67,7200	3,009	10,00	0,508	0,356	4	1,397
12	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e Ramal de Caldas	.....	9	23.000	17.000	4.6100	48,1200	2,757	9,04	0,407	0,330	4	1,155
			.....	6	24.000	19.000	5,4800	56,7600	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028
			.....	2	28.000	22.500	5,5800	58,0600	2,967	9,84	0,457	0,381	8	0,914
		Jaguara a Araguary	.....	4	24.000	19.000	5,4811	56,7619	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028
			.....	1	32.500	24.800	8,6000	72,3300	3,090	11,25	0,509	0,381	6	1,016
13	Noroeste do Brazil (Baurú a Itapura)		Mogul	2	32.000	28.500	7,0000	82,0000	2,892	10,00	0,500	0,400	6	1,066
			»	2	30.000	25.500	4,1000	33,6000	3,450	10,00	0,458	0,350	6	1,070
			Consolidation	3	42.500	37.000	7,4000	65,0000	2,900	12,00	0,500	0,432	8	1,067
			Ten Wheel	3	36.300	29.000	8,0000	60,0000	3,600	12,00	0,508	0,406	6	1,143
			Mogul	2	32.000	27 000	4,7000	65,0000	2,892	10,00	0,400	0,340	6	0,900
14	Oeste de Minas (bitola de 0m,76)		Americano, simples	11	13.232	8.164	2,3500	22,0000	2,640	9,00	0,406	0,254	4	0,838
			» »	2	25.854	17.690	3,9900	63,5400	4,260	10,00	0,457	0,304	4	0,965
			Americano, Compound	1	18.260	12.247	2,7500	40,0000	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,939
			Americano, Compound	3	19.380	11.285	3,2500	70,0000	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,838
			Americano, Compound	1	21.535	13.780	3,0000	29,7500	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,838
			Americano, Compound	1	19 850	14.590	3,0000	29,5000	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,838
			Dez rodas, simples	2	18.315	12 95	3,0000	29,7500	2,920	10,00	0,406	0,304	6	0,828
			Consolidation, simples	5	24.495	22.120	2,9000	41,0000	3,950	10,00	0,400	0,330	8	0,838
			Consolidation, Compound	10	21.935	19.485	2,7500	41,0000	3,950	12,00	0,400	0,203 / 0,355	8	0,838
			Consolidation, Compound	2	25.515	23.000	2,4500	41,0000	3,950	12,00	0,400	0,228 / 0,381	8	0,838
14	Oeste de Minas (bitola de 1m,00)		Americano, Compound	1	17.000	26.308	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,584	0,241 / 0,381	4	1,219

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
		Americano Compound	2	17.000	21.535	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,406	0,190 / 0,330	4	0,965
		Americano simples	4	17.000	25.400	4,6450	83,6100	3,930	10,50	0,508	0,355	4	1,244
		» »	3	17.000	20.411	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,406	0,304	4	1,092
14	Oeste de Minas (bitola 1m,00)	» »	1	17.000	20.400	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,406	0,304	4	1,092
		Consolidation »	2	20.000	30.390	4,6450	83,6100	4,419	12,60	0,457	0,381	8	0,965
		» »	8	21.772	33.000	6,3170	96,8000	4,419	12,65	0,508	0,381	8	0,965
		Mogul	1	17.000	23.133	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,406	0,330	6	1,041
		Ten-Wheel	10	21.772	33.000	6,8740	94,3000	4,570	11,25	0,508	0,381	6	1,092
		Tender	2	30.300	22.300	6,4890	60,1500	3,450	12,00	0,508	0,381	6	0,991
15	Paraná	Consolidation	12	31.000	25.800	7,4890	72,5280	3,200	10,00	0,508	0,406	8	0,914
		Mogul	10	27.700	22.800	6,9770	53,4360	2,660	10,00	0,508	0,381	6	0,991
		Americano	6	21.200	12.700	5,6253	52,3318	2,690	9,84	0,356	0,305	4	1,092
		»	1	23.900	13.600	5,5023	81,7500	2,780	9,84	0,457	0,330	4	1,092
		Inglez	1	24.595	16.900	5,7523	80,4893	2,950	9,84	0,457	0,335	6	1,016
		Americano	9	31.560	19.950	5,5619	80,4894	3,400	9,84	0,457	0,381	6	1,092
		»	3	38.500	35.000	8,1773	97,5256	3,700	12,65	0,508	0,432	6	1,219
		»	2	33.680	30.300	5,2137	81,2122	3,400	12,65	0,508	0,381	8	0,940
16	Paulista (Secção Rio Claro)	»	8	31.000	27.900	5,2137	81,2122	3,400	9,84	0,508	0,381	8	0,940
		»	15	34.400	30.960	5,2137	81,2122	3,400	12,65	0,508	0,241 / 0,406	8	0,940
		» Mixtas	4	42.180	35.380	9,2900	107,3924	—	14,06	0,508	0,454	6	1,220
		Inglez	3	32.600	28.800	6,0509	74,0606	2,590	12,65	0,508	0,394 / 0,584	8	1,016
		Americano	2	42.300	36.000	12,0416	104,5900	—	11,25	0,508	0,457	6	1,067
		»	4	31.800	29.500	5,3100	51,2549	3,580	11,25	0,508	0,381	6	0,940
17	Quarahim a Itaquy	Tanque	8	23.000	15.200	4,9400	36,4600	3,175	10,00	0,508	0,330	4	1,067
		»	5	47.200	32.270	9,0100	86,3000	3,488	11,40	0,559	0,407	8	1,067
		»	4	28.500	20.480	5,8700	60,5000	2,936	10,00	0,458	0,356	6	0,994
		»	4	30.400	20.480	5,8700	60,5000	2,930	10,00	0,458	0,356	6	0,994
		Tender	6	32.850	16.530	6,1700	45,5000	2,936	10,00	0,458	0,318	6	0,994
		»	4	43.500	15.225	6,1600	62,0000	3,010	10,00	0,458	0,356	4	1,372
		Americano	3	26.300	16.300	7,3000	62,9100	2,980	11,40	0,457	0,356	4	1,270
		Mogul	4	24.900	20.500	6,4600	51,7400	2,510	11,40	0,457	0,356	6	1,080
		»	1	14.500	14.500	3,0300	28,7800	3,380	11,40	0,405	0,279	6	1,080
		»	2	27.600	23.500	7,3700	54,7500	2,940	11,40	0,457	0,381	6	1,080
18	Rêde Sul-Mineira	Americano	1	20.000	12.000	5,1600	27,8000	3,300	10,00	0,457	0,305	4	1,020
		—	1	20.000	12.000	5,1600	27,8000	3,340	10,00	0,406	0,254	4	0,914
		—	1	20.000	12.000	5,1300	27,8000	2,900	10,00	0,457	0,254	4	1,000
		—	1	26.300	16.300	5,9000	47,2400	2,940	10,00	0,457	0,356	4	1,190
		—	6	26.000	16.000	7,3000	52,9100	2,900	10,00	0,508	0,381	4	1,000
		—	2	26.000	16.000	6,4500	54,7500	2,930	10,00	0,508	0,381	4	0,965
		—	3	22.000	16.000	6,0600	53,7100	2,700	10,00	0,407	0,305	4	1,010
		Ten-Wheel	2	46.500	38.000	9,4000	100,1500	3,645	12,60	0,559	0,432	6	1,219
		—	1	27.000	20.000	3,0300	28,7800	3,380	10,00	0,407	0,330	6	1,020
		—	1	24.000	15.000	4,0700	45,0200	3,380	10,00	0,457	0,305	6	0,940

	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA				CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES	
						Superficie de aquecimento		Comprimento dos tubos	Timbre			Numero	Diametro
						Directa	Tubular						
				Kilog.	Kilog.	M.quad	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
		—	1	24.000	19.500	6,8100	50,7000	2,94	10,00	0,406	0,305	6	0,940
		—	1	24.900	20.500	6,4000	51,7400	2,510	10,00	0,457	0,376	6	0,965
		—	2	27.600	23.500	7,3700	54,7500	2,940	10,00	0,508	0,381	6	1,080
1	Rêde Sul-Mineira	Ten-Wheel	2	37.700	32.700	10,2900	87,6900	3,210	12,60	0,559	0,432	6	1,068
		Consolidation	8	33.500	29.000	9,2400	61,3300	3,550	10,00	0,508	0,406	8	0,940
		»	3	36.450	31.740	8,9000	112,3000	3,250	12,60	0,470	0,410	8	1,100
	Rezende a Bocaina	Inglez	1	17.000	13.000	—	—	2,550	9,00	0,460	0,287	4	1,040
		Mogul	1	23.595	16.900	5,7524	80,4893	2,950	9,84	0,457	0,335	6	1,045
		Americano	2	23.900	13.600	5,5023	81,7500	2,730	9,84	0,457	0,356	4	1,180
		»	4	22.246	15.548	5,5641	42,3523	2,542	10,24	0,457	0,305	4	1,168
	Rio do Ouro	»	3	22.680	19.051	6,0350	46,6400	2,616	10,00	0,457	0,335	6	1,067
		Consolidation	2	35.800	31.700	8,0000	60,0000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	1,054
		Americano	1	20.000	12.000	5,5641	42,3523	2,542	9,00	0,450	0,300	4	1,010
		Ten-Wheel	1	29.030	21.772	6,7800	57,7600	3,058	10,60	0,508	0,406	6	1,143
		Passageiros	10	69.190	52.730	14,3030	173,2650	4,362	11,06	0,660	0,508	6	1,676
		»	4	47.447	31.293	10,4250	109,7310	3,465	12,55	0,609	0,457	4	1,828
		»	9	45.720	25.380	8,3610	83,9810	3,359	10,54	0,609	0,425	4	1,619
		»	8	36.576	23.338	8,3510	83,9810	3,365	10,54	0,609	0,425	4	1,616
		Carga (Consolidation)	2	58.267	49.784	10,2190	111,4800	3,816	9,83	0,609	0,469	8	1,257
	Santos a Jundiahy	Carga (Consolidation)	11	59.182	52.578	11,4260	127,645	4,026	11,95	0,660	0,508	8	1,371
		Carga (Mogul)	18	43.230	36.677	9,0110	102,4690	3,336	10,89	0,609	0,457	6	1,264
		» »	3	46.730	32.004	8,3610	83,2280	3,905	9,84	0,609	0,406	6	1,263
		Manobras	7	28.143	28.143	5,0350	64,7980	3,197	9,84	0,508	0,355	4	1,244
		»	2	33.528	33.528	6,7810	80,0300	3,308	9,84	0,509	0,406	6	1,219
		»	4	36.576	30.480	6,5030	84,5390	3,353	9,84	0,509	0,406	6	1,231
		»	8	38.760	33.760	6,7810	74,7810	3,657	10,54	0,559	0,406	4	1,244
		Consolidation	10	75.948	67.360	14,3030	130,9890	4,293	14,06	0,660	0,546	8	1,372
		»	14	25.401	21.772	5,7000	56,9900	3,048	12,00	0,457	0,381	8	0,944
		Idem, Compound	5	26.000	21.772	5,6100	56,9900	3,048	13,33	0,457	0,381 / 0,228	8	0,940
2	S. Francisco	Mogul	11	22.680	19.051	4,7500	58,6200	4,470	12,00	0,457	0,355	6	1,050
		Dez rodas	5	29.030	21.772	6,7800	55,7600	3,058	12,00	0,508	0,406	6	1,143
		Idem, Compound	6	30.030	21.772	6,8800	55,7600	3,058	13,33	0,508	0,431 / 0,254	6	1,143
		Tender	1	15.330	15.330	1,7000	20,3200	2,270	8,00	0,400	0,260	—	0,795
		»	2	23.000	21.000	5,5000	30,5000	3,300	10,00	0,457	0,355	6	0,850
		Mogul	6	25.000	21.000	5,9000	50,1000	2,500	10,00	0,457	0,355	6	0,965
3	S. Paulo-Rio Grande	»	4	25.400	21.500	4,8700	45,1300	2,627	10,60	0,457	0,355	6	1,065
		»	2	30.000	26.000	4,7000	65,3000	2,750	10,60	0,457	0,381	6	1,066
		Ten-Wheel	8	34.000	27.000	8,8400	74,1840	3,553	12,00	0,508	0,406	6	1,143
		Americano	1	17.690	11.793	4,4600	31,6900	2,650	10,00	0,404	0,303	4	1,041
		»	2	19.026	12.684	5,1700	41,8200	2,650	10,00	0,454	0,303	4	1,066
4	Sobral	Mogul	2	22.680	19.051	5,5000	55,9700	2,500	10,00	0,454	0,354	6	1,041
		Consolidation	1	23.556	19.932	5,5600	54,0000	3,100	10,00	0,454	0,354	8	0,940

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA: Superficie do aquecimento: Directa	CALDEIRA: Superficie do aquecimento: Tubular	CALDEIRA: Comprimento dos tubos	CALDEIRA: Timbre	CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES: Numero	RODAS MOTRIZES: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
24	Sobral	Ten-Wheel	2	26.100	19.800	5,3700	70,4900	3,400	12,00	0,508	0,354	6	1,143
		» »	4	32.000	20.500	5,3700	82,0000	3,400	12,00	0,555	0,360	6	1,100
25	Sorocabana e Ituana. — Linha Tibagy	Americano	6	17.109	14.000	14,2000	37,2400	2,600	9,30	0,457	0,305	4	1,067
		»	2	29.000	20.000	12,2000	62,7000	2,800	9,66	0,508	0,356	4	1,143
		Consolidation	3	35.800	31.700	20,2000	91,2000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,914
	Ramal de Itararé	Americano	2	17.100	14.000	4,5600	37,2400	2,600	9,30	0,457	0,305	4	1,067
		»	4	29.000	20.000	6,9000	76,3000	2,800	9,60	0,508	0,356	4	1,143
		Consolidation	3	35.800	31.700	7,7100	71,7000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,916
		Ten-Wheel	1	34.700	27.700	8,0000	61,7000	3,640	10,60	0,508	0,406	6	1,143
26	Victoria a Minas	Mogul	2	22.200	20.000	6,1200	55,1800	2,600	11,60	0,459	0,360	6	1,067
		»	1	28.000	23.800	5,7000	54,3700	2,800	11,60	0,457	0,350	6	1,000
		»	4	25.424	21.792	6,4100	55,6470	2,580	11,60	0,455	0,350	6	1,025
		Ten-Wheel	2	31.440	24.833	7,5760	71,8300	3,390	11,60	0,500	0,350	6	1,025
27	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	Francez (a)	4	36.220	13.940	4,1400	48,7000	2,750	9,50	0,500	0,320	4	1,200
		Americano	4	40.480	13.300	4,9400	53,5000	2,780	10,30	0,457	0,330	4	1,060
		»	1	48.482	17.260	7,1100	58,2200	3,090	11,40	0,508	0,381	4	1,370
		Compound (a)	3	43.000	15.200	6,4200	53,4200	2,790	12,70	0,460	0,203 / 0,355	4	1,140
		Mogul (b)	25	42.320	19.300	7,3100	42,7000	2,700	10,30	0,460	0,356	6	1,040
		»	9	40.460	18.460	4,4500	42,8000	2,630	10,30	0,457	0,330	6	1,020
		»	18	46.220	23.535	7,5000	53,6100	2,790	11,40	0,457	0,381	6	1,070
		Compound	1	52.580	20.260	4,6000	44,000	2,650	12,70	0,445	0,203 / 0,355	6	1,020
		Mogul	6	32.900	16.820	4,0500	44,9900	3,000	8,50	0,500	0,320	6	1,000
		Consolidation	10	49.700	26.360	6,1000	66,4000	3,390	10,30	0,510	0,381	8	0,940
		Americano (c)	6	19.960	13.805	3,8300	28,6600	2,480	10,30	0,406	0,280	4	1,010
		Francez (c)	3	12.850	12.850	3,0000	25,8000	2,360	8,20	0,365	0,250	6	0,800
		Inglez (b)	2	24.500	18.375	4,3000	47,1900	3,025	10,00	0,630	0,380	6	0,930
		Decauville (c)	1	18.650	18.650	5,1200	29,7900	2,600	12,00	0,385	0,320	4	0,960
		Allemão (a)	10	26.600	15.000	5,4000	62,8000	2,605	12,00	0,500	0,330	4	1,250
		Mogul (b)	2	27.700	22.500	5,5600	71,5000	3,015	12,00	0,550	0,360	6	1,050
		Consolidation	34	34.100	30.000	6,1000	87,1000	3,665	12,00	0,500	0,430	8	0,950
		Inglez (b)	4	14.000	10.000	8,8720	24,4800	2,461	—	0,457	0,260	4	1,066
		»	1	16.000	11 000	10,0710	29,5000	2,537	—	0,457	0,280	4	1,065
		»	1	18.000	13.000	12,4610	38,3200	2,591	—	0,457	0,305	4	1,065
		Allemão (b)	2	33.500	33.500	15,5920	60,0000	3,150	—	0,550	0,380	6	1,100
		»	1	24 00	24.000	15,5900	60,0000	3,150	—	0,550	0,380	6	1,100

(a) Para passageiros.
(b) Para carga.
(c) Para manobras.

QUADRO N. 10

PROCEDENCIA DO

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LOCOMOTIVAS											CARROS DE				
		Americanas	Inglezas	Francezas ou suissas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes	Belgas ou outros	Brazileiros
	I — DA																
												Metros					
1	Baturité	29	—	—	—	—	—	—	—	29	—	0,72 a 0,79	34	—	—	—	—
2	Sobral	8	—	—	4	6	—	—	—	—	6	0,68	10	—	—	—	1
3	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Great Western (a): Natal a Independencia																
5	Great Western (a): Conde d'Eu																
6	Great Western (a): Recife a S. Francisco																
7	Great Western (a): Central de Pernambuco																
8	Great Western (a): Sul de Pernambuco	25	98	5	—	—	—	59	—	106	128	0,74	18	119	—	37	5
9	Great Western (a): Central de Alagôas e ramal																
10	Great Western (a): Paulo Affonso	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	0,70	10	—	—	—	—
11	Great Western (a): Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Bahia a S. Francisco	1	17	—	—	—	—	—	—	18	18	0,91 a 1,00	—	30	—	—	—
13	Ramal do Timbó	—	7	—	—	—	—	—	—	—	7	0,80	—	10	—	—	—
14	S. Francisco	41	—	—	—	12	Westinghouse	—	—	—	41	0,60 a 0,70	14	21	—	9	1
15	Central da Bahia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Central do Brazil	363	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	30	25	—	2	36	Westinghouse	2	—	7	57	0,67 a 0,76	23	20	—	—	10
19	Oeste de Minas	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,70 a 0,75	16	33	—	5	7
20	Goyaz	3	—	—	2	5	Westinghouse	—	—	—	—	0,75	—	—	—	4	—
21	Paraná	26	—	—	—	18	—	2	—	6	—	—	—	—	27	—	—
22	D. Thoreza Christioa	—	7	—	—	—	—	—	—	7	7	0,71	—	8	—	—	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	17	8	14	70	—	—	135	—	21	13	0,65 a 0,80	68	6	—	75	15
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS																
25	Caxias a Cajazeiras	4	—	—	—	1	Westinghouse	—	—	2	1	0,60 a 0,69	4	—	—	—	—
26	Recife a Limoeiro (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Victoria a Minas: Victoria a Itabira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Victoria a Minas: Curralinho a Diamantina	2	—	—	—	2	Westinghouse	—	—	—	—	0,75	—	—	—	1	—
29	Leopoldina: Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Leopoldina: Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Leopoldina: Barão de Araruama (Prolongamento)	3	—	—	—	—	—	3	Eames	—	—	0,70	—	—	—	—	1
32	Leopoldina: Carangola e ramaes	11	—	—	—	—	—	5	—	—	—	0,60-0,70-0,80	6	1	—	—	4
33	Leopoldina: S. Eduardo a Itapemirim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Leopoldina: Contral de Macahé	3	—	—	—	—	—	3	Eames	—	—	0,70	—	—	—	—	2

(a) O material rodante indicado é commum a todas as estradas administradas pela Great Western, exceptuada a estrada de Paulo Affonso.
(b) Veja Great Western.

MATERIAL RODANTE

Quadro n. 10

PASSAGEIROS						VAGÕES											NUMERO DE ORDEM
Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes ou suissos	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	
UNIÃO																	
					Metros											Metros	
—	—	—	—	34	0,73 a 0,74	99	20	—	54	—	—	—	—	—	167	0,62 a 0,79	1
—	—	—	—	11	0,68	70	—	—	10	6	—	—	—	—	50	0,68	2
—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—		—	3
																	4
																	5
																	6
																	7
—	—	75	—	118	0,74	160	1.638	40	263	25	—	—	—	—	1.432	0,74	8
																	9
—	—	—	—	10	0,70	34	—	—	—	—	34	—	—	—	—	0,70	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	30	0,91 a 1,00	—	359	—	—	3	—	—	—	—	362	0,91 a 1,00	12
—	—	—	—	10	0,80	—	114	—	—	—	—	—	—	—	114	0,72 a 0,80	13
21	Westinghouse	—	—	45	0,60 a 0,70	203	4	—	183	5	98	Westinghouse	—	—	317	0,60 e 0,70	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
14	—	—	—	53	0,65 a 0,75	108	199	—	9	64	—	—	—	—	380	07,2 a 0,78	18
—	—	—	—	—	0,70 a 0,75	264	55	—	105	55	—	—	—	—	—	0,70 a 0,75	19
—	—	—	—	4	0,75	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—	0,75	20
—	—	—	—	23	0,75	—	—	401	—	—	—	—	—	—	359	0,75	21
—	—	—	—	8	0,71	—	183	—	—	—	—	—	—	—	189	0,71	22
—	—	164	—	164	0,65 a 0,80	380	53	50	1.289	155	—	—	1.349	—	40	0,68 a 0,80	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO																	
—	—	—	—	4	0,58	22	—	—	—	9	—	—	—	—	31	0,58 a 0,64	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
—	—	—	—	—	0,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,75	27
1	Westinghouse	—	—	—	0,75	—	—	—	28	—	—	—	—	—	28	0,75	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	1	Eams.	—	0,70	—	—	—	—	25	—	—	—	—	25	0,70	31
—	—	—	—	11	0,70	div.	div.	div.	div.	div.	—	—	—	—	123	0,70	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	2	Eams.	—	0,70	—	—	—	—	30	—	—	—	—	30	0,70	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LOCOMOTIVAS											CARROS DE				
		Americanas	Ioglezas	Fraoczezas ou suissas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Ioglezos	Francezes	Belgas ou outros	Brazileiros
35	Leopoldina. Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Leopoldina. Sul do Espirito Santo	4	—	—	2	—	—	2	Eames	—	4	0,80	3	—	—	—	1
37	Leopoldina. Caravellas e ramal do Alegre (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Corcovado	2	—	2	—	—	—	—	—	—	4	—	3	—	—	—	—
39	Rezende a Bocaina	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	0,60	3	—	—	—	—
40	Bananal	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	0,80	—	—	—	—	4
41	Santos a Jundiaby	—	91	—	—	—	—	90	—	—	—	1,06	—	100	—	—	—
42	Sorocabana e Ituana. Prolongamento para Tibagy	5	6	—	—	—	—	11	—	—	—	0,71	—	—	2	—	5
43	Sorocabana e Ituana. Ramal de Itararé	8	2	—	—	—	—	10	—	—	—	0,71	2	—	—	—	10
44	Noroeste do Brazil	12	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	14	—
45	Rio Claro	57	3	—	—	60	Westinghouse	—	—	—	—	0,76	52	5	—	—	7
46	Mogyana. Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas	—	11	—	—	—	—	11	—	—	11	0,68	—	—	—	—	12
47	Mogyana. Jaguara a Araguary	—	5	—	—	—	—	5	—	—	5	0,68	—	—	—	—	—
48	Quarahim a Itaquy	—	10	—	—	—	—	—	—	10	—	0,80	—	10	—	—	—
49	S. Paulo — Rio Grande. Linha de S. Francisco	3	—	—	2	—	—	—	—	5	—	0,75	7	—	—	—	—
50	S. Paulo — Rio Grande. Itararé a Uruguay	26	—	—	—	—	—	12	—	12	2	0,75	37	—	—	—	8

(a) Não tem material proprio ; utiliza-se do de outras linhas.

PASSAGEIROS						VAGÕES											NUMERO DE ORDEM
Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes ou suissos	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	4	0,80	9	5	—	—	—	—	—	—	—	14	0,80	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	3	0,60	13	—	—	—	—	—	—	—	—	13	0,60	39
—	—	—	—	2	0,80	—	—	—	—	—	6	—	—	—	7	0,80	40
—	—	100	100	—	1,06	—	3.132	—	—	—	—	—	3.126	—	—	1,06	41
—	—	—	—	—	0,71	—	—	—	—	71	—	—	—	—	—	0,71	42
—	—	12	—	—	0,78	—	—	4	—	88	—	—	—	—	—	0,70	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	173	—	—	—	—	—	—	—	44
64	Westinghouse	—	—	—	0,75	440	344	—	361	77	1.222	Westinghouse	—	—	—	0,76	45
—	—	12	—	12	0,68	—	9	—	—	75	—	—	—	—	75	0,68	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	—	—	—	0,80	—	122	—	—	—	—	—	8	—	114	0,80	48
—	—	—	—	7	0,75	2	—	15	30	10	—	—	—	—	57	0,75	49
—	—	36	—	9	0,75	13	—	—	10	188	—	—	—	—	311	0,75	50

PESSOAL EXISTENTE EM

Numero de ordem	Designação das estradas	Administração central — Directoria — Director	Administração central — Directoria — Superintendente	Administração central — Secretaria	Administração central — Contabilidade geral	Administração central — Thesouraria	Administração central — Almoxarifado	Administração central — Telegrapho	Administração central — Total	Trafego — Escriptorio central	Trafego — Estações	Trafego — Trens	Trafego — Total
	I — DA												
1	Baturité	1	—	1	22	1	3	—	28	7	207	24	238
2	Sobral	1	—	1	5	—	4	—	11	—	72	20	92
3	Central do Rio Grande do Norte	1	—	2	—	1	1	—	5	1	26	5	32
4	Great-Western — Natal a Independencia	—	—	—	—	—	—	—	—	2	32	19	53
5	Great-Western — Conde d'Eu	1	—	2	—	—	5	—	8	3	154	25	182
6	Great-Western — Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	7	—	7	7	238	50	295
7	Great-Western — Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	9	—	9	3	184	52	239
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93	40	133
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	—	—	—	—	—	3	—	3	3	191	42	236
10	Great-Western — Paulo Affonso	1	—	4	—	—	2	—	7	—	17	4	21
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	6	—	6	—	13	2	15
12	Viação da Bahia — Bahia a S. Francisco	(a) 4	—	8	29	3	22	—	66	10	192	39	241
13	Viação da Bahia — Alagoinhas a Propriá	—	—	—	—	—	—	—	—	10	25	3	38
14	Viação da Bahia — S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—	10	104	26	140
15	Viação da Bahia — Central da Bahia	—	—	6	11	1	7	—	25	2	119	41	162
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—	(b) 482	—	—	—	5.230
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Oeste de Minas	1	—	7	30	4	18	—	60	17	318	127	462
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	6	—	—	3	2	1	—	12	2	18	5	25
21	Paraná (c)	1	—	1	21	1	2	—	26	2	179	69	250
22	D. Thereza Christina (c)	1	—	—	5	1	3	—	10	—	25	2	27
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	1	—	14	13	7	28	—	63	64	525	224	813
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS												
25	Alcobaça a Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	1	—	2	1	—	1	—	5	—	8	5	13
27	Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande	—	—	—	—	—	7	—	7	2	258	40	300
28	Victoria a Minas — Victoria a Itabira	1	—	—	7	1	3	4	16	1	59	16	76
29	Victoria a Minas — Curralinho a Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	2	11
30	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
32	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
33	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	—	—	—	—	—	11	—	11	—	—	—	217

(a) A directoria é commum a todas as estradas desta rêde.
(b) Nesto total estão incluidos 226 empregados da contabilidade.
(c) Faz parto da rêde Paraná-Santa Catharina.

31 DE DEZEMBRO DE 1910 *Quadro n. 11*

Locomoção				Via-permanente							Total do pessoal	Effectivo do pessoal — Por kilometro					Numero de ordem
Escriptorio central	Officinas	Tracção	Total	Escriptorio central	Engenheiros residentes	Conductores	Mestres de linha	Feitores	Trabalhadores	Total		Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	
UNIÃO																	
2	114	47	163	5	—	6	—	40	223	274	703	0,07	0,64	0,43	0,73	1,80	1
—	35	25	60	—	—	—	7	30	222	259	422	0,03	0,33	0,21	0,93	1,51	2
1	34	29	64	—	—	3	1	3	30	37	138	0,08	0,57	1,14	0,66	2,45	3
1	8	14	23	—	—	—	110	—	—	110	186	—	0,31	0,14	1,64	1,09	4
2	97	82	181	—	—	—	—	—	157	157	528	0,04	1,04	1,01	0,90	3,02	5
3	184	47	234	—	—	—	—	—	255	255	791	0,05	2,36	1,87	2,04	6,32	6
2	58	91	151	—	—	—	—	—	274	274	673	0,04	0,99	0,63	1,13	2,79	7
1	165	74	240	—	2	—	—	—	243	245	618	—	0,69	1,24	1,25	3,18	8
1	43	55	99	—	—	—	—	—	184	184	522	0,02	1,57	0,66	1,23	3,48	9
—	20	9	29	—	—	—	—	—	40	40	97	0,06	0,18	0,25	0,34	0,83	10
—	—	9	9	—	—	—	—	—	25	25	55	0,21	0,52	0,32	0,87	1,92	11
9	161	44	214	9	1	—	—	—	153	163	684	0,54	1,96	1,73	1,32	5,55	12
9	—	34	43	9	1	—	—	—	69	79	160	—	0,37	0,41	0,76	1,54	13
9	235	132	376	9	1	—	—	—	270	280	796	—	0,30	0,83	0,61	1,74	14
6	112	45	163	2	—	—	—	—	280	282	632	0,07	0,51	0,52	0,89	1,99	15
—	—	—	5.916	—	—	—	—	—	—	4.441	16.069	0,27	2,93	3,30	2,48	8,98	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
15	394	165	574	9	1	—	1.041	—	—	1.051	2.156	0,05	0,35	0,43	0,80	1,63	19
—	34	6	40	1	—	—	—	—	84	85	162	0,10	0,22	0,35	0,74	1,41	20
5	121	67	193	6	—	—	—	—	348	354	823	0,06	0,60	0,46	0,84	1,96	21
2	41	13	56	4	—	—	—	—	106	110	203	0,09	0,23	0,47	0,93	1,72	22
37	719	457	1.213	35	—	21	—	—	3.209	3.265	5.354	0,02	0,30	0,50	1,50	2,30	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
ELA UNIÃO																	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	18	5	23	—	—	—	—	—	63	63	104	0,03	0,16	0,29	0,80	1,33	26
2	106	77	185	1	—	—	—	—	294	295	737	0,03	1,15	0,71	1,13	3,02	27
3	46	41	90	2	2	—	—	—	216	250	432	0,04	0,20	0,24	0,63	1,14	28
—	1	2	3	—	—	—	—	3	24	27	41	—	0,46	0,13	1,13	1,72	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	73	111	—	0,29	—	0,78	1,07	31
—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	47	75	—	0,41	0,14	0,91	1,46	32
—	—	—	184	—	—	—	—	—	—	195	607	0,04	0,97	0,82	0,87	2,70	33

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		ADMINISTRAÇÃO CENTRAL								TRAFEGO			
			Directoria		Secretaria	Contabilidade geral	Thesouraria	Almoxarifado	Telegrapho	Total	Escriptorio central	Estações	Trens	Total
			Director	Super-intendente										
34	Leopoldina Railway.	S. Eduardo a Itapemirim.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
35		Central de Macabé . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
36		Norte. Praia Formosa ao Entroncamento.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37		Sul do Espirito Santo . .	—	1	2	1	1	2	—	7	—	12	3	15
38		Caravellas e ramal do Alegre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3
40	Rezende a Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal		—	1	—	1	—	—	—	2	—	8	2	10
42	Santos a Jundiahy		1	—	17	45	5	17	—	85	10	1.794	98	1.902
43	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao Salto Grande	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44		Tatuhy a Itararé	1	—	2	32	5	3	—	43	11	65	6	82
45	Noroeste do Brazil — Baurú a Itapura . .		1	—	2	5	1	1	—	10	4	122	15	141
46	Rio Claro.		5	—	2	84	5	42	—	138	15	491	70	576
47	Mogyana.	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas . . .	—	—	—	—	—	—	—	36	—	—	—	256
48		Jaguara a Araguary. . .	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	107
49	Quarahim a Itaquy.		1	—	1	6	—	—	—	8	—	36	3	39
50	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay (a) . .	1	—	5	22	2	11	—	41	6	140	40	186
51		Linha de S. Francisco (a)	—	—	—	—	6	1	—	7	1	17	8	26

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

Locomoção				Via-permanente							Total do pessoal	Effectivo do pessoal — Por kilometro					Numero de ordem
Escriptorio central	Officinas	Tracção	Total	Escriptorio central	Engenheiros residentes	Conductores	Mestres de linha	Feitores	Trabalhadores	Total		Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	121	—	0,23	—	1,06	1,29	34
—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	26	45	—	0,36	0,07	0,60	1,0	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	44	6	50	—	2	—	1	12	85	100	172	0,09	0,19	0,62	1,25	2,1	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	3	3	6	—	—	—	—	1	4	5	11	—	0,79	1,59	1,32	3,70	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	5	5	—	—	—	—	—	15	15	32	0,07	0,36	0,17	0,51	1,14	41
20	1.029	531	1.580	19	—	—	—	—	1.657	1.676	5.243	0,61	13,68	11,37	12,05	37,71	42
—	—	—	—	—	1	—	—	—	196	197	197	—	—	—	0,90	—	43
6	—	—	6	4	1	—	—	—	190	195	326	0,17	0,33	0,02	0,78	1,30	44
2	52	52	106	4	—	—	—	—	318	322	579	0,02	0,32	0,24	0,73	1,32	45
8	445	168	621	—	5	—	11	85	808	909	2.244	0,17	0,69	0,75	1,09	2,70	46
—	—	—	357	—	—	—	—	—	—	200	939	0,13	0,96	1,33	1,08	3,50	47
—	—	—	59	—	—	—	—	—	—	234	431	0,14	0,33	0,17	0,83	1,52	48
—	36	10	46	—	—	—	—	—	81	81	174	0,04	0,22	0,26	0,46	0,93	49
5	82	33	125	12	—	—	—	—	838	850	1.202	0,04	0,21	0,14	0,97	1,38	50
—	52	12	64	1	—	—	—	—	123	124	221	0,07	0,27	0,66	1,29	2,29	51

PASSAGEIROS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA			NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO		
			1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total
	I — DA							
		Kiloms.						
1	Baturité	371,407	83.872	114.288	198.160	4.261.150	5.642.850	9.904.000
2	Sobral	239,640	16.164	18.306	34.470	1.052.984	1.237.761	2.290.745
3	Central do Rio Grande do Norte	83,554	7.309	10.495	17.804	241.662	345.315	586.977
4	Great-Western. Natal a Independencia	171,197	11.339	22.316	33.655	803.549	1.376.487	2.180.036
5	Great-Western. Conde d'Eu	165,294	47.394	109.106	156.500	1.673.948	3.058.434	4.732.382
6	Great-Western. Recife a S. Francisco	124,739	92.285	342.022	434.307	4.735.497	10.027.035	14.762.532
7	Great-Western. Central de Pernambuco	228,939	324.314	681.968	1.006.282	5.972.662	9.454.917	15.437.579
8	Great-Western. Sul de Pernambuco	193,908	32.151	186.584	218.735	1.642.446	6.260.090	7.902.536
9	Great-Western. Central de Alagôas o ramal	150,000	48.822	111.858	160.680	2.248.704	4.272.226	6.520.930
10	Great-Western. Paulo Affonso	115,853	659	1.232	1.901	41.778	67.255	109.033
11	Great-Western. Ribeirão a Cortez	28,657	3.887	22.356	26.243	67.963	287.220	355.183
12	Bahia a S. Francisco	123,130	80.098	311.318	391.416	2.762.238	8.029.064	10.791.302
13	Alagoinhas a Propriá	103,870	6.049	20.182	26.231	375.046	1.212.827	1.587.873
14	S. Francisco	452,310	24.039	34.535	58.624	2.654.836	2.489.694	5.144.580
15	Central da Bahia	316,660	17.509	42.844	60.353	928.632	1.557.822	2.486.454
16	Central do Brazil — Linha de suburbios	1.789,068	7.219.524	16.372.599	23.592.123	103.292.860	245.583.985	353.881.845
	Central do Brazil — » de interior		1.343.513,5	2.479.594	3.823.107,5	104.183.028	113.707.078	217.895.106
17	Rio do Ouro	126,358	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	973,153	54.991,5	228.803,5	283.795	3.404.151	11.760.723	15.164.874
19	Oeste de Minas	928,000	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	113,176	3.705	6.706	10.411	194.659	332.939	527.598
21	Paraná (a)	416,382	29.300	98.509	127.809	3.285.965	7.056.061	10.342.026
22	D. Thoreza Christina (a)	118,096	3.565	26.021	29.586	73.984	868.917	942.901
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.081,391	461.422	164.635	626.057	27.234.677	12.983.155	40.217.842
24	Madeira-Mamoré	152,000	75	1.767	1.842	—	—	—
	II — CONCEDIDAS							
25	Alcobaça a Praia da Rainha	50,940	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	78,000	3.016	2.597	5.613	164.239	135.189	299.428
27	Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande	270,442	69.996	194.010	264.006	2.900.614	6.713.594	9.614.208
28	Victoria a Minas. Victoria a Itabira	377,637	8.211	25.009	33.220	434.757	1.285.220	1.719.977
29	Victoria a Minas. Curralinho a Diamantina	23,800	472	2.561	3.033	11.329	60.920	72.249
30	Leopoldina Railway. Leopoldina e ramal	381,425	65.952	218.356	284.308	2.465.761	5.170.592	7.636.353
31	Leopoldina Railway. Sumidouro	93,070	4.447	13.294	17.741	157.593	319.739	477.332
32	Leopoldina Railway. Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	1.963	5.921	7.889	47.560	119.376	166.936

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

TRANSPORTADOS

Quadro n. 12

Percurso médio de um passageiro			Numero médio de logares por trem de passageiros e mixtos		Numero médio de logares por carro de passageiros		Taxa de utilização dos carros de passageiros	Peso			Numero de ordem
1ª classe	2ª classe	Total	Offerecidos	Occupados	Offerecidos	Occupados		Passageiro — kilometro	Morto dos carros — kilometro	Morto de carro por passageiro	
UNIÃO											
Kiloms. 50,8	Kiloms. 49,3	Kiloms. 49,9	153,8	65,7	41,7	17,8	42,68	693.280,0	4.456.712	0,4	1
65,1	67,6	66,4	56,5	18,8	21,6	7,3	33,77	160.352,1	2.160.147	0,9	2
33,0	32,9	32,9	—	—	—	—	—	41.088,3	—	—	3
70,9	61,6	64,8	103,2	39,9	15,1	5,9	38,74	152.602,5	1.529.554	0,7	4
35,3	28,0	30,2	119,6	25,5	18,6	4,0	21,32	331.266,7	6.159.707	1,3	5
51,3	29,3	33,9	223,3	68,0	24,6	7,5	30,46	1.033.377,2	17.748.298	1,2	6
18,4	13,9	15,3	213,2	50,1	27,7	6,5	23,49	1.080.630,5	16.453.731	1,1	7
51,1	33,5	36,1	174,9	56,2	18,8	6,0	32,12	553.177,5	8.221.506	1,0	8
46,1	38,2	40,6	144,6	49,5	23,2	7,9	34,24	456.465,1	4.847.530	0,7	9
62,4	54,6	57,4	56,9	8,7	22,9	3,5	15,35	7.652,3	117.217	1,0	10
17.5	12,8	13,5	99,8	21,2	22,9	4,9	21,26	24.862,8	370.536	1,0	11
31,5	25,8	27,6	167,6	51,9	40,5	12,5	30,96	755.391,1	10.199.926	0,9	12
62,0	60,1	60,5	97,4	36,9	45,9	17,4	37,90	111.151,1	798.409	0,5	13
110,4	71,9	87,6	92,5	25,3	59,0	16,2	27,36	360.120,6	2.850.051	0,6	14
53,0	36,4	41,2	61,5	15,5	27,9	7,0	24,24	174.051,8	2.826.163	1,1	15
15,0	15,0	15,0	464,0	253,8	32,2	17,6	54,68	24.771.729,1	885.612.364	2,4	16
77,5	45,8	59,6	169,7	30,2	27,8	5,0	18,06	15.252.657,4	318.161.927	1,4	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
61,9	51,4	53,8	88,9	19,2	50,6	10,9	21,36	1.061.541,1	14.738.671	1,0	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
52,5	49,6	50,8	—	14,5	—	12,3	—	36.931,8	—	—	20
112,1	71,6	80,9	123,6	36,3	37,7	11,1	29,35	723.941,8	9.190.653	0,9	21
20,7	33,3	31,8	80,5	15,3	65,0	12,3	19,00	66.003,0	106.633	0,1	22
59,0	78,9	64,2	106,3	27,5	37,4	9,7	25,82	2.815.248,9	40.494.169	1,1	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
53,4	52,0	53,3	58,2	11,9	56,5	11,6	20,48	20.959,9	253.314	0,8	26
41,4	34,6	36,4	157,8	45,7	21,4	6,2	28,97	672.994,5	9.250.961	1,0	27
52,9	51,3	51,7	—	—	—	—	—	120.398,3	—	—	28
—	—	—	40,0	19,5	40,0	19,5	48,74	5.057,4	43.931	0,6	29
37,4	23,7	26,9	—	16,3	—	—	—	531.544,7	—	—	30
35,1	24,1	26,9	56,2	7,0	24,8	3,1	12,50	33.413,2	—	—	31
24,2	20,2	21,2	51,4	4,4	50,0	4,∞	8,58	11.685,5	397.276	2,4	32

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA			NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO		
				1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total
			Kiloms.						
33	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	223,000	19.591	47.291	66.882	986.696	1.520.155	2.506.851
34		Santo Eduardo a Itapemirim . .	93,230	8.774	19.468	28.262	340.506	697.063	1.037.569
35		Central de Macahé.	43,512	239	2.914	3.153	7.488	94.880	102.368
36		Norte . . . . . Suburbios . .	48,906	414.734	1.336.103	1.750.837	3.313.424	10.677.734	13.991.158
		Norte . . . . . Interior . . .		176.199	41.876	218.075	8.642.839	1.643.151	10.285.990
37		Sul do Espirito Santo	119,517	7.908	12.112	20.020	581.531	729.810	1.311.341
38		Caravellas e ramal do Alegre. .	71,182	5.227	9.425	14.652	192.519	349.686	542.205
39	Corcovado		3,824	47.919	—	47.919	149.479	—	149.479
40	Bocaina a Rezende.		38,810	1.795	8.927	10.722	—	—	—
41	Bananal		28,000	825,5	3.052,5	3.878	—	—	—
42	Santos a Jundiahy		139,000	468.893	1.319.489	1.788.382	23.426.634	43.143.631	66.570.265
43	Sorocahana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande. .	217,600	16.709	107.653	124.362	1.224.663	5.781.474	7.006.137
44		Tatuhy a Itararé.	250,007	16.455	65.490	81.945	1.537 669	4.341 919	5.879.588
45	Noroeste do Brazil		402,000	1.840,5	26.292,5	28.133	171.364	2.780.600	2.951.964
46	Rio Claro.		830,438	125.810	491.879,5	617.689,5	8.559.631,5	25.773.649,5	34.333.281,0
47	Mogyana.	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas.	268,302	79.914	289.822	369.736	4.774.722	7.776 361	12.551.083
48		Jaguara a Araguary	281,104	15.728	52.143	67.871	1.563.644	3.495.852	5.059.496
49	Quarahim a Itaquy.		175,597	7.883	8.207,5	16.090,5	523.518	456.971	980.489
50	S. Paulo — Rio Grande.	Itararé a Uruguay (a)	729,264	15.696	63.466	79.162	2.248.097	8.404.280	10.652.377
51		Linha de S. Francisco (a) . . .	96,156	2.023	21.307	23.330	92.736	826.562	919.298

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

Percurso médio de um passageiro			Numero médio de logares por trem de passageiros e mixtos		Numero médio de logares por carro de passageiros		Taxa de utilização dos carros de passageiros	Peso			Numero de ordem
1ª classe	2ª classe	Total	Offerecidos	Occupados	Offerecidos	Occupados		Passageiro — kilometro	Morto dos carros — kilometro	Morto de carro por passageiro	
Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.									
50,4	32,1	37,5	64,3	12,6	46,6	9,2	19,65	175.479,6	2.319.132	0,9	33
38,7	35,8	36,7	91,3	13,7	42,9	6,4	14,98	72.629,8	1.307.141	1,3	34
31,3	32,6	32,5	51,1	7,3	51,0	7,3	14,37	7.165,8	154.369	1,5	35
7,9	7,9	7,9	—	—	—	—	—	979.381,0	—	—	36
49,0	39,2	47,1	—	—	—	—	—	720.019,3	—	—	
73,5	60,3	65,6	102,7	25,6	49,0	12,3	25,08	91.793,9	—	—	37
38,8	37,1	37,0	51,5	16,9	46,9	15,4	32,75	—	—	—	38
3,1	—	3,1	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
50,0	32,7	37,2	646,5	101,5	50,7	7,9	15,70	4.659.918,5	172.403.675	2,5	42
73,2	53,7	56,3	86,2	29,8	33,0	11,4	34,54	490.429,5	6.7.0.426	0,9	43
93,4	66,2	71,7	47,0	19,3	32,1	12,4	39,32	411.571,1	5.123.052	0,8	44
93,1	105,7	104,9	180,0	24,6	63,3	9,1	14,37	206.637,4	4.237.643	1,4	45
68,0	52,4	55,6	—	42,6	—	6,9	—	2.403.329,7	—	—	46
59,7	26,8	33,9	91,4	26,7	42,0	12,3	29,17	873.575,8	9.42[illegible].783	0,8	47
99,4	67,0	74,5	79,1	21,3	41,8	11,2	26,91	554.164,7	4.140.373	0,8	48
63,4	55,7	60,9	—	17,3	—	9,1	—	—	—	—	49
143,2	132,4	134,6	90,8	32,2	19,6	7,0	35,48	745.666,4	7.647.235	0,7	50
45,8	38,8	39,4	40,9	25,6	19,6	12,2	62,40	64.350,9	374.605	0,4	51

BAGAGENS, ENCOM

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA								REFERIDOS
			de montaria		bois, vaccas e vitellas		carneiros, porcos, etc.		Numero total de cabeças	Peso total	Bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro
			Numero	Peso	Numero	Peso	Numero	Peso			
		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.	
I — DA											
1	Baturité	1.611,2	2.049	614,7	1.693	677,2	5.889	588,9	9.631	1.880,8	123.440
2	Sobral	365,3	3.813	1.143,9	32.255	12.902,0	9.806	980,6	45.874	15.026,5	35.638
3	Central do Rio Grande do Norte	159,0	28	8,4	18	7,2	55	5,5	101	21,1	6.176
4	Great Wostern. — Natal a Independencia	576,0	719	215,7	557	222,8	1.308	130,8	2.584	569,3	54.417
5	Great Wostern. — Conde d'Eu	2.317,0	970	291,0	981	392,4	1.461	146,4	3.415	829,8	102.645
6	Great Wostern. — Recife a S. Francisco	3.465,0	3.289	986,7	2.887	1.154,8	6.278	627,8	12.451	2.769,3	232.265
7	Great Wostern. — Central de Pernambuco	3.667,0	2.415	724,5	4.970	1.988,0	3.991	399,1	11.376	3.111,6	222.790
8	Great Wostern. — Sul de Pernambuco	1.487,0	1.480	444,0	2.849	1.139,6	4.354	435,4	8.683	2.019,0	105.179
9	Great Wostern. — Central de Alagôas e ramal	2.042,0	1.238	371,4	1.203	481,2	7.234	723,4	9.675	1.576,0	102.709
10	Great Wostern. — Paulo Affonso	12,0	63	18,9	56	22,4	80	8,0	199	49,3	758
11	Great Wostern. — Ribeirão a Cortez	223,0	162	48,6	39	15,6	194	19,4	395	83,6	4.284
12	Bahia a S. Francisco	904,8	3.210	963,0	4.607	1.842,8	5.572	557,2	13.389	3.363,0	49.226
13	Alagoinhas a Propriá	76,3	594	178,2	1.148	459,2	8.213	821,3	9.955	1.458,7	4.260
14	S. Francisco	228,6	735	220,5	7.157	2.862,8	4.174	417,4	12.066	3.500,7	41.734
15	Central da Bahia	1.307,0	803	240,9	615	246,0	880	88,0	2.298	574,9	80.026
16	Central do Brazil	98.108,0	—	—	—	—	—	—	371.125	—	12.491.163
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	4.110,0	358	107,4	99.844	39.937,6	40.893	4.089,8	141.100	44.134,8	365.293
19	Oeste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	327,2	34	10,2	69	27,6	2.472	247,2	2.575	285,0	24.109
21	Paraná (a)	1.337,5	845	253,5	2.376	950,4	948	94,8	4.169	1.298,7	158.504
22	D. Thereza Christina (a)	504,2	561	138,0	762	304,0	118	11,0	1.441	353,0	16.934
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	6.733,5	6.547	1.964,1	89.486	35.794,4	34.500	3.450,0	130.533	41.208,5	199.985
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II — CONCEDIDAS											
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	112,3	3	0,9	3	1,2	114	11,4	120	13,5	7.700
27	Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande	2.839,0	2.202	660,6	812	324,8	18.056	1.805,6	21.070	2.791,0	209.970
28	Victoria a Minas. — Victoria a Itabira	257,1	69	20,7	102	40,8	879	87,9	1.050	149,4	15.062
29	Victoria a Minas. — Curralinho a Diamantina	15,4	—	—	—	—	19	1,9	19	1,9	199

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.
(b) Incluido em mercadorias.

MENDAS E ANIMAES

Quadro n. 13

A UM KILOMETRO		REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO			NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	PESO-MORTO DOS CARROS-KILOMETRO		NUMERO DE ORDEM
Animaes — Cabeças-kilometro	Animaes — Toneladas-kilometro	Bagagens e encommendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	De uma tonelada de bagagens e encommendas	De um animal	De uma tonelada de animaes				De bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	
					Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.						
UNIÃO													
1.051.208	205.195	332,3	2.830,3	552,4	76,6	109,1	109,1	0,8	7,2	1,4	985.023	808.024	1
6.613.081	2.166.059	148,7	27.595,8	9.038,0	97,6	144,1	144,1	0,5	6,0	1,9	314.266	4.932.639	2
4.046	—	73,5	48,1	—	38,8	40,0	—	—	—	—	—	—	3
174.513	36.813	317,8	1.016,5	215,0	94,4	67,3	64,7	0,9	3,2	0,7	224.480	314.304	4
150.638	36.079	620,9	907,7	218,2	44,3	43,9	43,5	0,4	0,4	0,1	1.221.089	876.521	5
867.458	189.853	1.862,0	6.954,2	1.449,8	67,0	69,6	65,3	0,4	1,9	0,4	4.276.176	1.426.802	6
914.166	236.915	972,9	3.992,1	1.165,6	60,7	89,4	85,8	0,3	1,8	0,5	3.392.010	2.239.147	7
880.909	203.339	542,4	4.542,9	1.048,6	70,7	101,4	100,7	0,3	2,8	0,6	2.522.982	1.094.348	8
634.877	100.873	684,7	4.432,5	672,0	50,0	69,0	64,0	0,3	2,6	0,4	1.733.318	758.482	9
12.293	3.103	6,5	106,1	26,8	63,1	61,8	63,3	0,1	0,9	0,2	39.358	89.312	10
7.995	1.666	194,5	278,9	58,1	19,2	20,2	19,8	0,1	0,2	0,1	177.045	133.750	11
894.637	237.600	390,7	7.265,7	1.929,6	54,4	66,8	70,6	0,1	1,7	0,4	2.432.589	2.800.723	12
700.230	92.404	42,7	7.109,0	926,3	55,8	71,2	63,3	0,1	8,7	1,1	385.588	381.924	13
3.755.920	1.324.530	92,2	8.303,8	2.928,3	182,4	311,2	378,3	0,2	6,3	2,2	1.488.565	3.543.126	14
205.626	54.664	252,7	649,3	172,6	61,2	89,8	94,1	0,2	0,9	0,2	1.817.302	705.006	15
90.838.676	28.443.017	6.981,9	50.776,2	15.898,8	127,3	245,0	—	0,7	5,3	1,7	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
36.633.930	11.439.816	375,4	37.644,5	11.755,4	90,3	259,6	259,2	1,6	11,2	3,5	1.353 970	22.991.308	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
143.206	15.694	213,3	1.267,3	138,8	73,6	55,6	55,0	0,7	8,6	0,9	206.328	98.736	20
450.036	148.834	380,1	1.100,8	356,9	118,5	110,1	114,6	0,2	4,1	1,3	3.266.577	401.436	21
45.678	12.150	143,0	336,1	102,0	33,5	31,6	34,4	0,1	0,5	0,1	438.277	293.919	22
26.081.181	8.878.844	480,5	12.510,6	4.265,8	148,5	199,8	230,8	0,6	7,3	2,5	15.347.717	33.713.699	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
6.361	712	98,7	81,5	90,1	68,5	53,0	62,4	—	—	—	(b)	(b)	26
1.503.947	191.081	806,0	5.713,7	733,5	73,9	71,3	68,4	0,5	3,2	0,4	2.297.704	1.396.811	27
101.106	14.372	30,9	268,2	38,1	58,6	96,2	96,2	0,1	3,5	0,5	—	—	28
469	47	8,2	19,7	1,8	13,2	24,6	24,6	—	—	—	(b)	(b)	29

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS À QUALQUER DISTANCIA	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA								REFERIDOS
				de montaria		bois, vaccas e vitellas		carneiros, porcos, etc.		Numero total de cabeças	Peso total	Bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro
				Numero	Peso	Numero	Peso	Numero	Peso			
30	Loopoldina Railway.	Leopoldina e ramal	4.757,0	—	—	—	—	—	—	11.820	1.556,6	381.206
31		Sumidouro	607,0	12	3,6	21	6,4	211	21,1	244	31,1	33.986
32		Prolongamento da Barão de Araruama	781,9	17	5,1	18	7,2	62	6,2	97	18,5	30.476
33		Carangola e ramaes	1.092,6	208	62,4	41	16,4	3.449	344,9	3.698	423,7	72.898
34		Santo Eduardo ao Itapemirim	346,1	57	17,1	3	1,2	181	18,1	241	36,4	15.126
35		Central de Macahé	104,8	—	—	15	6,0	66	6,6	81	12,6	4.231
36		Norte: Praia Formosa a Entroncamento	6 491,2	313	93,9	1.451	580,4	150	15,9	1.923	690.2	195.503
37		Sul do Espirito Santo	199,0	84	25,2	1	0,4	4	0,4	89	26,0	17.510
38		Caravellas e ramal do Alegre	186,0	291	87,3	20	8,0	212	21,2	523	116,5	7.674
39	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Rezende a Bocaina		123,7	—	—	—	—	—	—	266	—	—
41	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Santos a Jundiaby		25.111,0	—	—	—	—	—	—	44.959	4.495,9	1.510.497
43	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao Salto Grande	738,8	1.249	374,7	—	—	43.524	4.352,4	44.773	4.727,1	61.627
44		Ramal de Itararé	835,3	—	—	1.210	484,0	43.361	4.335,1	44.571	4.820,1	76.125
45	Noroeste do Brazil—Baurú a Itapura		183,5	312	93,6	207	82,8	854	85,4	1.373	261,8	21.227
46	Rio Claro		5.268,0	—	—	31.158	12.463,2	—	—	31.158	12.463,2	481.954
47	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas	2.962,0	1.637	491,1	26.466	10.586,4	16.109	1.610,9	44.212	12.688,4	180.406
48		Jaguára a Araguary	926,0	746	223,8	17.305	6.922,0	8.554	855,4	25.605	8.001,2	86.737
49	Quarahim a Itaquy		290,8	279	83,7	10.148	4.059,2	3.477	283,8	13.904	4.426,7	12.421
50	S. Paulo — Rio Grande.	Itararé a Uruguay *(a)*	639,6	283	81,9	171	68,4	14.963	1.496,3	15.417	1.649,6	82.202
51		Linha do S. Francisco *(a)*	110,3	—	—	—	—	190	19,0	190	19,0	4 772

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.
(b) Incluido em mercadorias.

A UM KILOMETRO		REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO			NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	PESO MORTO DOS CARROS-KILOMETRO		NUMERO DE ORDEM
Animaes — Cabeças-kilometro	Animaes — Tonsladas-kilometro	Bagagens e encommendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	De uma tonelada de bagagens e encommendas	De um animal	De uma tonelada de animaes				De bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	
					Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.						
1.312.892	—	1.000,5	3.444,6	—	80,1	111,0	—	—	—	—	—	—	30
8.142	1.023	365,4	87,5	11,0	55,9	33,3	33,0	0,1	—	—	—	—	31
2.294	492	592,4	44,6	9,5	38,9	23,6	26,5	—	—	—	208.109	199.901	32
204.629	23.016	326,8	917,6	103,2	66,7	55,3	54,3	0,5	1,8	0,2	1.210.527	621.676	33
6.629	1.193	162,2	71,1	12,7	43,7	27,5	32,7	0,2	0,1	—	681.858	347.512	34
2.510	435	97,2	53,4	9,9	40,3	31,3	34,5	—	—	—	112.388	630	35
34.815	12.492	3.989,8	710,5	254,9	30,1	18,1	18,1	0,6	0,9	0,3	—	—	36
8.964	2.653	146,5	75,0	22,2	88,0	100,7	102,0	1,3	3,5	1,0	—	—	37
19.079	4.203	109,6	272,4	60,0	41,7	36,5	36,2	0,2	0,5	0,1	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
2.612.438	261.243	11.226,5	18.794,5	1.879,4	62,1	58,1	58,1	—	—	—	(b)	(b)	42
5.785.434	613.205	282,6	26.538,6	2.812,8	80,1	129,2	129,7	0,3	19,4	2,0	1.695.360	9.285.720	43
7.627.925	823.392	304,5	30.491,7	3.183,2	91,1	171,0	182,3	0,3	26,9	2,8	2.794.150	2.146.362	44
125.321	23.811	52,8	311,7	59,2	115,6	91,2	90,9	0,2	3,4	[illegible]	1.282.251	269.227	45
6.473.086	2.589.234	580,4	7.794,7	1.948,6	91,5	207,7	207,7	0,3	[illegible]	2,2	—	—	46
2.812.343	760.354	673,1	10.493,8	2.837,1	60,9	63,6	59,9	0,3	9,7	2,6	4.403.106	2.763.898	47
1.833.699	315.4 7	308,6	6.525,6	1.122,4	93,6	68,9	69,4	0,3	13,5	2,3	2.121.682	1.291.536	48
1.792.073	664.688	70,7	10.211,4	3.787,4	61,8	158,8	150,1	0,3	5,2	2,0	367.587	2.530.555	49
2.044.284	222.076	112,7	2.803,3	304.5	122,7	132,5	134,6	0,1	7,6	0,8	2.639.976	1.073.256	50
9.163	916	49,6	65,3	9,5	43,2	48,2	48,2	0,7	—	0,1	27.332	—	51

DETALHE DO MOVIMENTO DE

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A UM			
		Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual	
	I — DA									
1	Baturité	198.160	—	—	—	198.160	9.904.000	—	—	—
2	Sobral	34.470	—	—	—	34.470	2.290.745	—	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	17.804	—	—	—	17.804	586.977	—	—	—
4	Great-Western — Natal á Independencia	32.699,5	229	726,5	—	33.655	2.074.226	30.555	75.257	—
5	Great-Western — Condo d'Eu	150.702,5	2.116	3.681,5	—	156.500	4.458.656	85.843	187.843	—
6	Great-Western — Recife a S. Francisco	433.270,5	813	223,5	—	434.307	14.674.703	60.580	27.240	—
7	Great-Western — Central de Pernambuco	1.005.864	404	14	—	1.006.282	15.395.362	39.011	3 206	—
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	217.915,5	402	417,5	—	218.735	7.819.491	37.440	45.603	—
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	159.136	186,5	1.357,5	—	160.680	6.443.179	14.095	93.656	—
10	Great-Western — Paulo Affonso	1.889	—	12	—	1.901	109.023	—	—	—
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	26.218	25	—	—	26.243	854.445	738	—	—
12	Bahia a S. Francisco	384.063	301	5.940	1.107	391.416	10.275.416	13.023	474.185	23.678
13	Alagoinhas a Propriá	25.177	82	561	411	26.231	1.517.729	6.826	55.159	8.159
14	S. Francisco	56.054	44	1.690	836	58.624	4.620.759	11.563	459.874	52.384
15	Central da Bahia	57.336	66	2.252	699	60.353	2.201.446	2.910	209.303	72.795
16	Central do Brazil	26.142.329,5	626.191,5	43.745,5	602.964	27.415.230,5	520.034.890	18.908.558	8.566.278	24.207.225
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	275.931	987	6.912	2.341	286.201	14.057.340	113.553	993.981	212.220
19	Oéste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz. Formiga a Bambuhy	9.082	10	[illegible]	990	10.411	431.933	681	16.205	78.779
21	Paraná *(a)*	113.159	4.115	6.856	[illegible]679	127.809	8.130 908	649.039	962.315	599.764
22	D. Thereza Christina *(a)*	29.576	10	—	—	29.586	942.571	320	—	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	626.057	13 029	4.451	—	643.537	40.217.842	4.753.525	786.690	95.267
24	Madeira - Mamoré	—	—	—	577	577	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS									
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	5.472	102	39	—	5.613	288.430	7.956	3.042	—
27	Recife a Limoeiro o ramal de Campina Grande	260.428	1.948,5	1.629,5	—	264.006	9.339.083	122.316	152.809	—
28	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	33.220	—	—	—	33.220	1.719.977	—	—	—
29	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	2.265	—	108	660	3.033	54.650	—	2.484	15.117
30	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	284.308	—	—	—	284.308	7.636.353	—	—	—
31	Leopoldina Railway — Sumidouro	17.744	36	365	—	13.142	477.332	1.471	11.813	—
32	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão do Araruama	7.528	115	246	—	7.889	154.953	3.316	8.673	—

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

PASSAGEIROS, ANIMAES E TELEGRAMMAS

Quadro n. 14

KILOMETRO	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					ANIMAES — KILOMETRO					TELEGRAMMAS		NUMERO DE ORDEM
Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Total geral: Numero	Total geral: Palavras	
UNIÃO													
9.901.00[illegible]	9.631	—	—	—	9.631	1.051.208	—	—	—	1.051.208	37.497	494.648	1
2.290.715	45.874	—	—	—	45.874	6.613.081	—	—	—	6.613.081	27.304	326.063	2
5 6.97[illegible]	101	—	—	—	101	4.040	—	—	—	4.040	—	—	3
2.180.03[illegible]	2.568	1	15	—	2.584	174.031	5	507	—	174.543	7.315	70.684	4
4.732.382	3.381	3	31	—	3.415	150.050	45	543	—	150.638	11.138	116.435	5
14.762.53[illegible]	12.447	7	—	—	12.454	867.314	14[illegible]	—	—	867.458	18.601	189.600	6
15.437.5[illegible]9	11.37[illegible]	1	—	—	11.376	914.143	2[illegible]	—	—	914.166	17.035	170.763	7
7.902.536	8.682	1	—	—	8.683	880.894	15	—	—	880.909	13.066	130.035	8
6.520.930	9.674	1	—	—	9.675	664.351	26	—	—	664.377	7.359	70.104	9
109.033	199	—	—	—	199	12.296	—	—	—	12.296	2.435	49.906	10
35[illegible].183	395	—	—	—	395	7.995	—	—	—	7.995	1.519	13.828	11
10.791.30[illegible]	13.38[illegible]	—	4	—	13.389	894.266	—	371	—	894.637	23.791	326.241	12
1.587.873	9.934	7	14	—	9.955	707.677	333	1.220	—	709.230	5.215	47.708	13
5.144.580	12.061	—	5	—	12 066	3.753.658	—	2.262	—	3.755.920	29.700	369.187	14
2.486.454	2.267	—	2[illegible]	3	2.298	203.768	—	1.228	630	205.626	16.593	224.498	15
571.776.951	368.582	1.855	53	635	371.125	90.244.005	399.576	2.365	192.730	90.838.676	1.154.382	18.731.563	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
15 377.094	141.071	—	29	—	141.100	36.629.560	—	4.370	—	36.633.930	61.061	630.947	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
527.598	2.521	54	—	—	2.575	141.820	1.386	—	—	143.206	5.127	77.080	20
10.342.026	3.594	522	52	—	4.169	351.437	97.973	9.576	—	459.036	96.844	1.672.768	21
942.901	1.3[illegible]	5	—	—	1.341	45.514	165	—	—	45.678	3.626	33.644	22
45.853.324	130.538	167	28	3	130.731	26.081.181	382.469	63.240	4.640	26.531.230	143.807	3.624.667	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
299.428	120	—	—	—	120	6.361	—	—	—	6.361	1.153	23.420	26
9.614.208	21.029	2[illegible]	18	—	21.070	1.503.123	54[illegible]	281	—	1.503.947	20.484	201.607	27
1.719.977	1.050	—	—	—	1.050	101.106	—	—	—	101.106	—	—	28
72.249	19	—	—	—	19	469	—	—	—	469	34	427	29
7.636.353	11.820	—	—	—	11.820	1.312.892	—	—	—	1.312.892	—	—	30
493.316	244	—	—	—	24	8.142	—	—	—	8.142	15.461	73.512	31
166.936	97	—	—	—	97	2.29[illegible]	—	—	—	2.294	6.073	42.594	32

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A UM			
			Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros
				Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual	
33	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	66.359	108	415	—	66.882	2.477.787	9.065	19.999	—
34	Leopoldina Railway.	Santo Eduardo ao Itapemirim. . . .	27.937	225	100	—	28.262	1.014.842	16.386	6. 41	—
35	Leopoldina Railway.	Central de Macahé.	3.113	4	36	—	3.153	100.801	52	1.512	—
36	Leopoldina Railway.	Norte. Praia Formosa ao Entroncamento	1.968.912	—	—	—	1.968.912	24.277.148	—	—	—
37	Leopoldina Railway.	Sul do Espirito Santo	19.437	224	359	—	20.020	1.242.607	33.723	35.011	—
38	Leopoldina Railway.	Caravellas e ramal do Alegre	14.592	—	60	—	14.652	539.501	—	2.704	—
39	Corcovado.		47.919	—	—	—	47.919	149.479	—	—	—
40	Rezende á Bocaina		10.722	—	—	—	10.722	—	—	—	—
41	Bananal		3.878	—	—	—	3.878	—	—	—	—
42	Santos a Jundiahy.		1.712.774	5.440	32.455	37.713	1.788.382	61.728.392	339.345	1.877.952	2.624.576
43	Sorocabana Railway	Capão Bonito a Salto Grande . .	124.362	—	—	—	124.362	7.006.137	—	—	—
44	Sorocabana Railway	Tatuhy a Itararé. .	81.945	—	—	—	81.945	5 879.588	—	—	—
45	Noroeste do Brazil — Baurú a Itapura.		28.133	—	—	—	28,133	2.951.964	—	—	—
46	Rio Claro		617.689,5	—	—	—	617.689,5	34.333.281	—	—	—
47	Mogyana. . .	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal de Caldas	349.870	7.669		12.197	369.736	11.876.711	260.332		414.040
48	Mogyana. . .	Jaguara a Araguary	59.138	4.020		4.713	67.871	4.408.488	299.674		351.334
49	Quarahim a Itaquy.		16.090,5	—	—	—	16.090,5	980.489	—	—	—
50	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay *(a)*.	71.722	1.030	2.166	6.408	81.326	8.611.860	81.824	331.337	2.072.210
51	S. Paulo-Rio Grande	Linha de S. Francisco *(a)*	23.277	10	43	—	23.330	917.216	394	1.691	—

(a) Faz parte da rêde Paraná—Santa Catharina.

KILOMETRO	ANIMAES TRANSPÒRTADOS A QUALQUER DISTANCIA					ANIMAES — KILOMETRO					TELEGRAMMAS —		NUMERO DE ORDEM
		Por conta					Por conta				Total geral		
Total	Pagando	Do Governo Federal	Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Do Governo Federal	Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Numero	Palavras	
2.506 851	3.698	—	—	—	3.698	204.629	—	—	—	204.629	32.109	228.752	33
1.037.569	241	—	—	—	241	6.629	—	—	—	6.629	16.229	142.542	34
102.368	81	—	—	—	81	2.540	—	—	—	2.540	1.366	12.203	35
24.277.148	1.923	—	—	—	1.923	34.815	—	—	—	34.815	801	10.151	36
1.311.341	89	—	—	—	89	8.964	—	—	—	8.964	16.284	131.211	37
542.205	523	—	—	—	523	19.079	—	—	—	19.079	7.293	59.837	38
149.479	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	266	—	—	—	266	—	—	—	—	—	977	14.060	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
66.570.265	43.265	91	1.603	—	44.959	2.451.166	10.189	151.083	—	2.612.438	228.348	3.039.932	42
7.006.137	44.773	—	—	—	44.773	5.785.434	—	—	—	5.785.434	25.659	346.469	43
5.879.588	44.571	—	—	—	44.571	7.623.925	—	—	—	7.623.925	14.104	191.499	44
2.951.964	1.373	—	—	—	1.373	125.321	—	—	—	125.321	9.731	136.439	45
34.333.281	31.158	—	—	—	31.158	6.473.086	—	—	—	6.473.086	499.927	13.613.036	46
12.551.083	43.351	861		—	44.212	2.757.574	54.769		—	2.812.343	383.160	6.989.974	47
5.059.496	25.861	744		—	26.605	1.782.420	51.279		—	1.833.699	106.722	2.459.926	48
930.489	13.904	—	—	—	13.904	1.792.078	—	—	—	1.792.073	9.743	222.258	49
11.097.224	15.273	5	51	96	15.425	2.012.991	1.320	5.193	25.580	2.045.084	14.665	195.679	50
919.298	184	—	6	—	190	838	—	28	—	916	890	13.577	51

MERCADORIAS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		NUMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS									
			Madeira	Café	Malte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo	Cereaes	Aguardente	Xarque
	I — DA											
1	Baturité		—	1.318,1	—	1.272,8	240,8	3.207,4	336,6	1.775,2	1.048,1	59,8
2	Sobral		—	972,8	—	856,4	332,7	679,7	286,9	447,9	800,7	—
3	Central do Rio Grande do Norte		1.354,8	83,8	—	1.082,8	144,2	950,7	36,3	104,1	32,5	58,8
4	Great-Western	Natal á Independencia	—	26,0	—	657,0	—	2.675,0	472,0	4.455,0	426,0	308,0
5		Conde d'Eu	—	304,0	—	2.876,0	—	15.431,0	—	8.333,0	4[illegible]0,0	1.860,0
6		Recife a S. Francisco	—	599,0	—	85.727,0	—	3.332,0	129,0	37.936,0	8.172,0	6.978,0
7		Central de Pernambuco	—	2.891,0	—	14.668,0	—	6.611,0	192,0	22.619,0	1.748,0	4.196,0
8		Sul de Pernambuco	—	539,0	—	15.124,0	—	3.928,0	164,0	18.462,0	3.329,0	3.562,0
9		C. de Alagôas e ramal	—	144,0	—	25.872,0	—	3.997,0	86,0	12.871,0	2.437,0	4.622,0
10		Paulo Affonso	—	13,0	—	13,0	—	202,0	—	430,0	125,0	7,0
11		Ribeirão a Cortez	—	49,0	—	8.515,0	25,0	—	—	910,0	850,0	320,0
12	Bahia a S. Francisco		—	221,9	(a) 544,5	5.048,7	3.049,2	71,4	6.371,5	8.505,3	642,5	4.718,9
13	Alagoinhas a Propriá		—	54,3	—	1.149,5	106,0	16,9	1.103,8	1.833,5	75,9	190,1
14	S. Francisco		—	714,3	(a) 4.281,6	802,5	885,3	60,7	418,7	2.083,8	637,3	68,2
15	Central da Bahia		—	1.718,7	(a) 120,5	1.071,1	1.254,2	401,2	16.009,3	3.091,8	2.736,5	2.710,2
16	Central do Brazil		39.016,0	67.446,0	(b) 233.987,0	0.235,0	15.153,0	—	4.398,0	39.970,0	—	—
17	Rio do Ouro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira		—	14.595,0	—	8.540,0	1.209,0	—	3.111,0	5.820,0	(c) 1.905,0	319,0
19	Oéste do Minas		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz—Formiga a Bambuhy		483,0	201,0	—	—	153,0	—	—	354,0	—	—
21	Paraná (d)		43.353,0	1.373,8	49.355,3	8.917,9	1.181,5	55,6	172,1	7.905,9	2.618,4	1.129,7
22	D. Thereza Christina (d)		1.936,4	—	35,8	585,5	—	—	—	2.229,5	—	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		—	2.318,8	12.5[illegible]8,6	14.785,6	16.873,8	—	3.625,0	33.915,7	2.681,3	22.593,0
24	Madeira-Mamoré		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS											
25	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias á Cajazeiras		—	12,8	—	554,2	151,7	43,1	2,6	30,0	127,3	—
27	Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande		—	424,0	—	23.638,0	—	15.435,0	68,0	17.022,0	2.639,0	6.062,0
28	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	9.282,0	4.750,6	—	—	—	—	1,0	226,6	14,4	—
29		Curralinho á Diamantina	12,3	6,6	—	25,9	—	—	1,1	102,4	1,9	—
30	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	24.014,5	—	3.945,1	—	4,0	287,7	17.502,1	1.053,5	—
31		Sumidouro	545,1	1.700,8	—	151,5	—	—	10,9	1.029,7	93,9	—
32		Prolongamento da B. do Araruama	22,6	2.710,5	—	400,1	—	—	14,1	2.482,3	73,6	—
33		Carangola e ramaes	43.637,2	11.110,6	—	1.702,1	—	3,9	6,0	6.359,3	521,2	—
34		Santo Eduardo ao Itapemirim	5.220,7	6.165,1	—	585,3	—	—	2,1	1.637,7	1[illegible]8,8	—
35		Central de Macahé	—	1.170,6	—	81,1	—	—	7,0	361,3	58,0	—

TRANSPORTADAS

Quadro n. 15

L-QUALQUER DISTANCIA				NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO	NUMERO DE TONELADAS REFERIDAS Á EXTENSÃO MÉDIA	PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS		TAXA DE UTILIZAÇÃO dos VAGÕES	PESO MORTO DOS		NUMERO DE ORDEM
Couros	Sal	Diversas	Total				Por trem-kilometro	Por vagão-kilometro		Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria	
JNIÃO												
						Kiloms.						
742,5	1.641,4	52.101,9	63.744,6	5.456.822	14.692,3	85,6	29,2	3,7	39,51	8.287.792	1,5	1
273,3	1.470,7	11.630,1	17.104,2	1.811.997	7.561,3	105,9	15,0	2,5	55,90	3.025.192	1,7	2
55,0	124,0	7.069,8	11.093,8	460.920	5.516,4	41,5	19,3	4,7	—	—	—	3
95,0	2.921,0	13.716,0	25.751,0	1.993.819	11.663,8	77,5	21,6	1,7	39,20	3.322.478	1,6	4
451,0	2.206,0	67.462,0	99.386,0	4.872.211	29.476,0	49,0	19,4	1,9	33,26	7.309.798	1,5	5
144,0	2.162,0	145.377,0	290.556,0	20.260.649	162.424,3	69,7	59,0	3,4	41,00	20.112.707	1,0	6
1.551,0	2.611,0	62.799,0	119.889,0	9.211.180	40.225,4	76,8	22,3	2,7	44,90	12.274.869	1,3	7
65,0	1.780,0	107.908,0	154.561,0	8.548.731	44.086,5	55,3	39,3	3,0	39,93	9.252.226	1,1	8
108,0	1.043,0	99.211,0	150.391,0	6.345.490	42.303,3	42,2	23,7	2,4	46,75	8.075.287	1,3	9
574,0	346,0	1.528,0	3.238,0	203.743	1.758,6	62,9	13,6	1,1	26,56	567.312	2,8	10
—	26,0	40.555,0	51.270,0	664.998	23.205,4	12,9	20,8	3,2	47,15	577.710	0,9	11
973,6	3.591,8	50.225,9	83.968,2	5.361.847	43.546,2	63,8	20,2	3,1	51,86	8.111.487	1,5	12
22,2	86,7	7.216,5	11.888,4	676.015	6.776,9	56,8	14,6	3,6	55,38	949.385	1,4	13
1.382,5	7.376,5	9.635,5	28.446,9	9.819.335	21.886,1	347,9	48,6	5,5	50,99	1.249.044	1,3	14
547,8	2.700,1	9.637,9	41.979,3	3.635.289	11.420,0	86,5	21,8	2,5	56,33	3.843.774	1,1	15
8.438,0	45.532,0	1.049.978,0	1.584.183,0	396.702.009	221.745,1	250,4	77,8	4,5	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	8.355,0	40.140,0	83.994,0	22.602.509	23 225,4	269,1	22,0	11,1	—	—	—	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	1.416,0	4.409,0	7.101,0	435.122	6.832,8	61,2	10,7	6,2	40,30	475.445	1,0	20
436,1	6.240,2	70.197,8	192.937,3	25.715.343	61.667,4	133,6	41,6	3,2	49,05	27.284.305	1,1	21
56,6	993,4	4.832,0	10.672,2	520.323	4.409,5	48,7	8,7	0,6	13,50	3.843.775	7,3	22
13.240,2	26.386,9	288.241,9	437.170,8	92.032.229	44.216,6	210,5	27,8	4,3	43,83	149.041.458	1,6	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
32,9	22,5	11.988,6	12.981,7	337.941	4.717,2	28,3	12,7	3,9	49,84	461.340	1,2	26
297,0	2.836,0	130.359,0	198.861,0	10.298.367	42.223,3	55,3	29,0	2,6	40,86	12.927.714	1,2	27
—	—	5.397,0	19.671,6	2.701.944	7.148,0	137,3	12,9	4,9	37,81	3.356.432	1,2	28
—	—	430,0	580,2	13.800	372,9	23,8	3,7	1,0	—	—	—	29
—	503,7	11.760,9	59.071,5	16.339.725	42.838,6	293,5	56,3	—	—	—	—	30
—	183,5	3.061,3	7.383,7	335.205	3.604,3	45,2	4,9	1,4	—	—	—	31
—	311,5	1.233,0	7.247,7	216.960	4.217,7	29,9	5,7	11,0	86,21	114.106	0,7	32
—	789,8	11.213,8	75.543,9	4.527.030	20.300,5	59,9	15,4	2,8	30,66	8.070.530	1,8	33
—	415,4	3.359,8	17.584,9	766.240	8.218,8	43,5	6,6	2,1	23,20	1.746.162	2,3	34
—	108,9	502,1	2.239,0	97.170	2.233,1	42,4	6,9	8,5	62,21	85.037	0,9	35

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		NUMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS									
			Madeira	Café	Matte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo	Cereaes	Aguardente	Xarque
36	Leopoldina Railway	Norte, Praia Formoza a Entroncamento . .	3.073,6	25.816,9	—	695,3	—	824,3	57,0	15.858,7	351,8	—
37		Sul do Espirito Santo .	43,3	2.038,2	—	150,9	—	—	3,2	497,4	138,3	—
38		Caravellas e ramal do Alegre	416,8	3.893,3	—	107,6	—	0,1	4,0	1.130,4	85,6	—
39	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Rezende á Bocaina		—	624,1	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal.		—	217,6	—	—	—	—	—	295,9	53,1	—
42	Santos a Jundiaby		—	505.489,0	—	45.873,0	—	7.280,0	—	—	—	—
43	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao Salto Grande	—	18.436,4	—	120,2	—	115,0	—	6.214,1	—	—
44		Tatuby a Itararé . . .	—	1.130,0	—	121,0	—	2.456,0	—	3.178,0	—	—
45	Noroeste do Brazil—Baurú a Itapura. .		—	852,2	—	198,0	—	—	26,0	3.572,6	166,6	—
46	Rio Claro		—	185.554,0	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Mogyana . . .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas.	—	46.268,0	—	3.586,0	1.325,0	17,0	407,0	34.291,0	1.071,0	—
48		Jaguára a Araguary.	—	1.899,0	—	325,0	663,0	23,0	277,0	15.675,0	240,0	—
49	Quarabim a Itaquy.		—	—	154,0	867,0	—	—	—	2.175,3	125,4	2.411,0
50	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay (*d*).	—	2.201,6	7.584,6	1.841,6	421,4	—	117,7	3.933,4	668,3	212,4
51		Linha de S. Francisco (*d*)	—	24,3	6,4	203,9	18,2	—	36,6	189,4	49,8	69,9

(*a*) Borracha.
(*b*) Mioerio de manganez o ferro.
(*c*) Aguas mineraes.
(*d*) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

A QUALQUER DISTANCIA				NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO	NUMERO DE TONELADAS REFERIDAS A EXTENSÃO MÉDIA	PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS		TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS VAGÕES	PESO MORTO DOS		NUMERO DE ORDEM
Couros	Sal	Diversas	Total				Por trem-kilometro	Por vagão-kilometro		Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria	
						Kiloms.						
—	1.207,1	35.949,2	83.833,9	1.959.096	39.981,5	23,5	—	—	—	—	—	36
—	89,9	1.791,8	4.753,0	315.752	2.641,9	66,4	5,6	2,3	—	—	—	37
0,4	275,9	2.026,0	7.940,1	343,301	4.904,3	43,2	9,6	3,9	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	1.067,7	1.691,8	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	812,2	1.383,8	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	43.999,0	1.417.332,0	2.019.978,0	165.149.191	1.188.123,7	81,7	102,3	4,0	26,85	353.953.696	2,1	42
—	2.132,2	29.380,9	56.398,8	6.551.521	30.052,8	116,1	36,6	4,0	27,23	10.717.899	1,6	43
—	1.729,0	36.354,0	44.963,0	6.608.574	26.434,2	147,0	43,6	3,6	24,36	12.066.331	1,8	44
7,1	340,8	23.874,5	29037,8.	1.482.397	3.687,5	51,5	5,7	1,5	12,54	7.655,408	5,1	45
—	—	275.465,0	461.019,0	72.837.611	87.709,8	157,9	58,1	2,1	—	—	—	46
331,0	11.484,0	71.078,0	169.908,0	12.888.171	48.090,1	75,8	26,7	4,4	56,33	11.741.032	1,1	47
231,0	7.691,0	33.299,0	60.323,0	8.534.393	30.371,5	141,4	29,0	4,7	60,59	9.076.063	1,0	48
2.855,3	11,0	26.390,4	34.999,4	4.027.745	22.884,9	114,9	41,0	4,5	52,25	4.905.964	1,2	49
163,0	2.414,1	61.611,1	81.172,2	15.398.858	21.115,6	189,7	36,0	3,9	82,86	15.815.584	1,0	50
35,5	67,0	3.173,4	3.874,4	220.345	2.291,5	56,8	5,5	2,7	53,74	327.964	1,4	51

ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
DIVISÃO DE BIBLIOTECA

DETALHE DAS BAGAGENS,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					BAGAGENS E ENCOMMENDAS REFE		
		Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	Pagando	Por conta	
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual
	I — DA								
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.		
1	Baturité	1.611,2	—	—	—	1.611,2	123.440	—	—
2	Sobral	365,3	—	—	—	365,3	35.638	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	159,0	—	—	—	159,0	6.176	—	—
4	Great-Western — Natal á Independencia	538,0	10,0	28,0	—	576,0	48.372	1.576	4.469
5	Great-Western — Conde d'Eu	2.197,0	31,0	89,0	—	2.317,0	94.072	2.071	6.502
6	Great-Western — Recife ao S. Francisco	3.442,0	15,0	8,0	—	3.465,0	229.711	1.563	986
7	Great-Western — Central de Pernambuco	3.660,0	6,0	1,0	—	3.667,0	221.741	126	923
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	1.466,0	9,0	12,0	—	1.487,0	102.588	1.231	1.350
9	Great-Western — Central de Alagoas e ramal	2.010,0	7,0	25,0	—	2.042,0	100.114	619	1.976
10	Great-Western — Paulo Affonso	12,0	—	—	—	12,0	758	—	—
11	Great-Western — Riheirão a Cortez	220,0	3,0	—	—	223,0	4.274	10	—
12	Bahia ao S. Francisco	841,0	11,1	6,2	46,5	904,8	45.006	1 365	871
13	Alagoinhas a Propriá	71,4	0,1	0,5	4,3	76,3	3.857	23	41
14	S. Francisco	197,6	0,4	5,1	25,5	228,6	34.482	115	2.129
15	Central da Bahia	625,5	—	2,4	679,1	1.307,0	28.536	—	445
16	Central do Brazil	91.796,0	1.769,0	331,0	4.212,0	98.108,0	11.390.042	311.094	103.058
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira	3.724,0	9,0	75,0	302,0	4,110,0	332.026	129	11.922
19	Oéste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	189,3	—	6,0	131,9	327,2	13.348	—	57
21	Paraná *(a)*	745,2	167,6	235,4	139,3	1.337,5	74.172	25.932	34.154
22	D. Thereza Christina *(a)*	503,7	0.5	—	—	504,2	16.917	17	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	6.250,8	427,3	50,3	5,0	6.733,4	800.538	182.823	15.464
24	Madeira — Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS								
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	104,6	6,7	1,0	—	112,3	6.933	655	77
27	Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande	2.744,0	26,0	69,0	—	2.839,0	193,826	3.260	7.884
28	Victoria a Minas — Victoria a Itabira	257,1	—	—	—	257,1	15.062	—	—
29	Victoria a Minas — Curralinho a Diamantina	15,1	—	—	—	15,1	199	—	—
30	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	4,757,0	—	—	—	4.757,0	381.206	—	—
31	Leopoldina Railway — Sumidouro	607,0	—	—	—	607,0	33.936	—	—
32	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	730,7	0,1	1,1	—	731,9	30.415	3	58
33	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	1.081,2	10,6	0,8	—	1.092,6	71.880	918	100
34	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	336,9	9,0	0,2	—	346,1	14.783	332	11

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

ENCOMMENDAS E MERCADORIAS

Quadro n. 16

RIDAS A UM KILOMETRO		MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					NUMERO DE ORDEM
Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	
UNIÃO												
—	123.440	63.744,6	—	—	—	63.774,6	5.456.822	—	—	—	5 456.822	1
—	35.638	17.104,3	—	—	—	17.104,3	1.811.997	—	—	—	1.811.997	2
—	6.176	11.098,8	—	—	—	11.098,8	460.920	—	—	—	460.920	3
—	54.417	25.643,0	108,0	—	—	25.751,0	1.930.603	16.216	—	—	1.996.819	4
—	102.645	97.346,0	864,0	1.176,0	—	99.386,0	4.787.398	34.797	50.016	—	4.872.211	5
—	232.265	290.524,0	20,0	12,0	—	290.556,0	20.259.375	602	672	—	20.260.649	6
—	222.790	119.873,0	4,0	12,0	—	119 889,0	9.194.503	4.677	12.000	—	9.211.180	7
—	105.179	154.561,0	—	—	—	154.561,0	8.548.731	—	—	—	8.548.731	8
—	102.709	150.383,0	1,0	7,0	—	150.391,0	6.345.372	12	106	—	6.345.490	9
—	758	3.238,0	—	—	—	3.238,0	203.743	—	—	—	203.743	10
—	4.234	51.270,0	—	—	—	51.270,0	664.998	—	—	—	664.998	11
1.984	49.226	80.256,6	—	0,1	3.711,5	83.968,2	4.907.512	—	8	454.327	5.361.847	12
339	4.260	8,465,8	—	—	3.422.6	11.888,4	393.485	—	—	282.560	676.045	13
5.008	41.734	28.380,2	—	1,5	65,2	28.446,9	9.893.733	—	897	4.705	9.899.335	14
51.045	80.026	41.108,9	—	—	870,4	41.979,3	3.546.233	—	—	89.056	3.635.289	15
686.969	12.491.163	1.230.734,0	15.005,0	991,0	337.453,0	1.584.183,0	332.697.678	2.137.751	378.071	61.488.599	396.702.099	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
21.216	365.293	83.935,0	1,0	58,0	—	83.994,0	22.593.051	89	9.369	—	22.602.509	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
10.704	24.109	7.101,0	—	—	2.928,4	10.029,4	435.122	—	—	309.556	744.678	20
24.246	158.504	192.414,5	245,8	277,0	—	192.937.3	25.643.269	42.703	29.366	—	25.715.343	21
—	16.934	10,672,2	—	—	—	10.672,2	520.323	—	—	—	520.323	22
1.161	999.986	437.170,8	3.178,1	6.738,1	36.940,9	484.027,9	92 032.229	815.077	192.369	11.031.829	104.071.504	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	7.700	12.978,6	3,1	—	—	12.981,7	367.699	239	3	—	367.941	26
—	209.970	198.711,0	138,0	12,0	—	198.861,0	10.980.947	15.620	1.800	—	10.998.367	27
—	15.062	19.671,6	—	—	—	19.671,6	2.701.944	—	—	—	2.701.944	28
—	199	580,2	—	—	—	580,2	13.800	—	—	—	13.800	29
—	381 206	59.071,5	—	—	—	59.071,5	16.339.725	—	—	—	16.339.725	30
—	33.986	7.383,7	—	—	—	7.383,7	335.205	—	—	—	335.205	31
—	30.476	7.247,6	—	0,1	—	7.247,7	216.958	—	2	—	216.960	32
—	72.893	75 522·1	21.8	—	—	75.543,9	4.525 606	1.424	—	—	4.527.030	33
—	15.126	17.581,9	3.0	—	—	17.584,9	766.036	154	—	—	7 6.240	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					BAGAGENS E ENCOMMENDAS REFE		
		Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	Pagando	Por conta	
			Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.		
35	Leopoldina Railway. — Central de Macahé	104,5	—	0,3	—	104,8	4.218	—	13
36	Leopoldina Railway. — Norte: Praia Formosa e Entroncamento	6.491,2	—	—	—	6.491,2	195.503	—	—
37	Leopoldina Railway. — Sul do Espirito Santo	196,3	0,9	1,8	—	199,0	17.235	81	194
38	Leopoldina Railway. — Caravellas e ramal do Alegre	185,8	—	0,2	—	186,0	7.665	—	9
39	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Rezende á Bocaina	123,7	—	—	—	123,7	—	—	—
41	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Santos a Jundiahy	23.558,0	44,0	283,0	1.226,0	25.111,0	1.454.978	3.115	16.984
43	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito ao Salto Grande	768,8	—	—	—	768,8	61.627	—	—
44	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	835,3	—	—	—	835,3	76.125	—	—
45	Noroeste do Brazil: Baurú a Itapura	183,5	—	—	—	183,5	21.227	—	—
46	Rio Claro	5.268,0	—	—	—	5.268,0	431.964	—	—
47	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	2.236,0	86,0		640,0	2.962,0	136.188	5.238	
48	Mogyana — Jaguára a Araguary	535,0	54,0		336,0	926,0	50.806	5.058	
49	Quarahim a Itaqui	200,8	—	—	—	200,8	12.421	—	—
50	Itararé ao Uruguay *(a)*	626,2	12,1	31,4	244,9	914,6	73.764	3.137	5.302
51	Linha de S. Francisco *(a)*	109,0	—	1,3	—	110,3	4.718	—	54

(a) Faz parte da réde Paraná - Santa Catharina.

IDAS A UM KILOMETRO		MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					NUMERO DE ORDEM
Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização ou outros	Total	
—	4.231	2.284,0	5,0	—	—	2.289,0	97.105	65	—	—	97.170	35
—	195.503	83.833,9	—	—	—	83.833,9	1.959.096	—	—	—	1.959.096	36
—	17.510	2.510,8	5,2	0,7	2.236,3	4.753,0	134.362	518	85	180.787	315.752	37
—	7.674	4.811,7	—	1,6	3.126,8	7.940,1	216.269	—	52	127.980	344.301	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	1.691,8	—	—	—	1.691,8	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
85.420	1.560.497	2.014.247,0	59,0	5.672,0	—	2.019.978,0	164.780.588	3.621	364.982	—	165.149.191	42
—	61.627	56.393,8	—	—	—	56.393,8	6.551.521	—	—	—	6.551.521	43
—	76.125	44.968,0	—	—	—	44,968,0	6.608.574	—	—	—	6.608.574	44
—	21.227	29.037,8	—	—	—	29.037,8	1.482.397	—	—	—	1.482.397	45
—	481.964	461.019,0	—	—	—	461.019,0	72.837.611	—	—	—	72.837.611	46
38.980	180.406	168.727,0	41,0		1.140,0	169.908,0	12.798.588	3.140		86.473	12.888.171	47
31.473	86.737	53.733,0	16,0		1.574,0	60.323,0	8.309.580	2.264		222.549	8.531.393	48
—	12.421	34.999,4	—	—	—	34.999,4	4.027.745	—	—	—	4.027.745	49
27.444	109.647	57.388,5	24,5	3,8	23.791,9	81.208,7	8.806.118	6.281	996	6.595.057	15.408.452	50
—	4.772	3.874,3	—	0,1	—	3.874,4	220.344	—	1	—	220.345	51

PERCURSO DO MATERIAL,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO					PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS				
		De passageiros	Mixtos	De carga	Total	De lastro e em serviço não retribuido	De passageiros	Mixtos	De carga	Total	De lastro e em serviço não retribuido
	I — DA										
1	Batnrité.	801	1.045	520	2.366	61	73.380	77.302	109.090	259.862	32.620
2	Sobral	—	438	324	812	360	—	75.204	44.838	120.042	52.100
3	Central do Rio Grande do Norte.	10	314	102	426	279	394	18.616	5.218	24.228	3.347
4	Great-Western: Natal á Independencia.	19	313	497	829	177	670	53.877	38.565	93.112	8.966
5	Great-Western: Conde d'Eu	13	3.008	1.272	4.293	819	194	185.314	65.865	251.373	169.772
6	Great-Western: Recife a S. Francisco.	190	2.431	3.437	6.061	164	21.606	195.385	149.028	366.019	7.691
7	Great-Western: Central de Pernambuco	20	7.822	2.254	10.096	619	610	307.636	105.904	414.150	43.599
8	Great-Western: Sul de Pernambuco . .	179	1.087	2.007	3.273	325	24.623	116.091	101.196	241.910	17.364
9	Great-Western: Central de Alagôas e ramal.	192	1.550	3.078	4.820	261	15.324	116.371	150.794	282.489	97.051
10	Great-Western: Paulo Affonso.	8	104	51	163	41	395	12.080	2.942	15.417	6.379
11	Great-Western: Ribeirão a Cortez. . .	4	573	1.065	1.642	37	116	16.617	15.282	32.015	14.910
12	Bahia ao S. Francisco	30	2.686	715	3.431	247	1.265	203.668	58.653	266.586	15.065
13	Ramal do Timbó	3	418	42	463	114	290	42.704	3.552	46.546	7.780
14	S. Francisco	2	1.840	489	2.331	265	333	202.943	108.227	311.503	26.432
15	Central da Bahia.	9	2.011	108	2.158	547	389	159.762	6.610	166.761	26.185
16	Central do Brazil.	—	—	—	—	—	6.211.526	2.293.322	2.790.477	11.295.325	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira.	1.025	6.499	5.217	12.741	6.516	127.436	723.798	352.527	1.203.761	219.831
19	Oeste de Minas.	220	10.943	2.232	13.395	3.230	5.273	640.034	157.736	803.043	188.183
20	Goyaz - Formiga a Bambuhy . . .	—	344	92	436	223	—	36.364	4.066	40.430	12.023
21	Paraná *(a)*	416	2.369	9.788	12.573	1.051	68.393	216.771	409.543	694.707	116.483
22	D. Thereza Christina *(a)*	38	751	33	822	263	2.499	59.000	707	62.206	15.036
23	Viação Ferrea do Rio G. do Sul.	203	12.576	15.669	28.448	1.305	12.783	1.451.661	1.853.951	3.318.395	83.605
24	Madeira - Mamoré	4	74	—	78	—	480	8.106	—	8.586	—
	II — CONCEDIDAS										
25	Alcobaça á Praia da Rainha . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	8	312	140	460	18	624	24.336	4.600	29.560	1.260
27	Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande	29	3.603	2.823	6.455	494	1.896	208.496	170.635	381.027	29.104
28	Victoria a Minas: Victoria á Itabira . .	1	1.039	71	1.111	392	17	193.773	9.654	203.444	54.745
29	Victoria a Minas: Curralinho á Diamantina	—	158	—	158	—	—	3.706	—	3.706	—
30	Leopoldina Railway: Leopoldina e ramal .	1.511	4.702	651	6.864	4.589	202.823	266.867	23.243	492.933	31.542
31	Leopoldina Railway: Sumidouro.	—	734	5	739	—	—	68 050	129	68.179	—
32	Leopoldina Railway: Prolongamento da Barão de Araruama .	—	730	1	731	57	—	37.899	28	37.927	1.587
33	Leopoldina Railway: Carangola e ramaes.	—	3.148	1.968	5.116	3.836	—	198.432	95.404	293 836	33.162
34	Leopoldina Railway: S. Eduardo a Itapemirim.	—	815	820	1.635	3.361	—	75.855	39.937	115.792	15.101

(*a*) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

TRENS E LOCOMOTIVAS

Quadro n. 17

UMERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS A EXTENSÃO MÉDIA, EM 1910					LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO NUMERO MÉDIO DURANTE O ANNO				PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA		LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM				NUMERO DE ORDEM
De passageiros	Mixtos	De carga	Total	De lastro e em serviço não retribuido	Do trafego	Percurso total	Do lastro	Percurso total	Do trafego	Do lastro	Até 10.000 kilometros	De 10.001 a 30.000 kilometros	De 30.001 a 50.000 kilometros	Mais de 50.000 kilometros	
UNIÃO															
0,5	0,5	0,8	1,8	0,2	15	Kiloms. 259.862	5	Kiloms. 32.620	Kiloms. 17.324	Kiloms. 6.524	15	5	—	—	1
—	0,8	0,5	1,3	0,6	8	120.042	4	52.100	15.000	13.020	—	12	—	—	2
—	0,6	0,2	0,8	—	—	38.121	—	33.705	—	—	—	—	—	—	3
—	0,9	0,6	1,5	0,1	—	120.225	—	8.966	—	—	20	6	—	—	4
—	3,1	1,0	4,1	2,5	—	251.373	—	169.772	—	—	32	17	—	—	5
0,5	4,3	3,2	8,0	0,2	—	366.019	—	113.593	—	—	39	12	5	—	6
—	3,7	1,3	5,0	0,5	—	414.150	—	205.747	—	—	32	14	7	1	7
0,3	1,6	1,4	3,3	0,2	—	241.910	—	84.674	—	—	29	7	5	—	8
0,3	2,1	2,7	5,1	1,8	—	282.439	—	97.051	—	—	16	12	4	—	9
—	0,3	0,1	0,4	0,2	—	15.417	—	6.379	—	—	5	—	—	—	10
—	1,6	1,4	3,0	1,4	—	32.015	—	14.910	—	—	2	3	—	—	11
—	4,5	1,3	5,8	0,3	10,9	328.076	0,03	140	30.098	46.666	15	13	—	—	12
—	1,1	0,1	1,2	0,2	1,7	64.330	—	—	37.841	—	14	2	—	—	13
—	1,2	0,6	1,8	0,1	9,3	360.255	1,3	44.207	38.737	34.005	21	21	—	—	14
—	1,4	—	1,4	0,2	8,2	204.930	0,9	36.271	24.991	40.301	8	4	—	—	15
9,5	3,5	4,2	17,2	—	—	13.383.558	—	591.673	36.877		30	87	129	103	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
0,4	2,0	0,9	3,3	0,5	38	1.225.616	5	275.949	32.253	55.189	2	16	12	3	18
—	1,6	0,4	2,0	0,5	1,0	—	—	1.366.235	—	—	—	—	—	—	19
—	0,9	0,1	1,0	0,3	25	40.430	—	12.023	—	—	3	1	1	—	20
0,4	1,4	2,6	4,4	0,7	2,3	709.703	25	116.483	28.388	4.659	—	9	13	3	21
—	1,3	—	1,3	0,3	46	78.190	1,1	27.836	33.995	25.305	—	—	—	—	22
—	1,9	2,4	4,3	0,1	—	3.318.396	14	83.605	72.139	5.971	22	69	72	—	23
—	0,1	—	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
ELA UNIÃO															
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	0,8	0,1	0,9	—	3	31.334	3	1.310	10.444	436	1	—	—	—	26
—	2,2	1,8	4,0	0,3	—	381.027	—	177.216	—	—	43	21	2	—	27
—	1,4	—	1,4	0,4	—	299.248	—	—	2	24.937	1	8	2	—	28
—	0,4	—	0,4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
1,4	1,9	0,2	3,5	0,2	—	585.112	—	5.224	—	—	—	—	—	—	30
—	2,0	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	2,0	—	2,0	—	3	37.921	3	3.665	12.640	1.222	3	—	—	—	32
—	2,4	1,1	3,5	—	—	361.165	—	33.162	—	—	71	14	—	—	33
—	2,2	1,2	3,4	0,4	—	122.464	—	25.356	—	—	—	—	—	—	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO					PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS				
			De passageiros	Mixtos	De carga	Total	De lastro e em serviço não retribuido	De passageiros	Mixtos	De carga	Total	De lastro e em serviço não retribuido
35	Leopoldina Railway.	Central de Macahé.	—	312	5	317	263	—	13.944	72	14.016	2.606
36		Norte, Praia Formosa ao Entroncamento.	19.358	—	2.997	22.355	—	411.722	—	49.353	461.075	—
37		Sul do Espirito Santo	231	408	123	762	244	13.326	50.910	10.350	74.586	2.382
38		Caravellas e ramal do Alegre.	1.056	732	355	2.153	436	5.954	32.162	8.853	46.969	4.637
39	Corcovado		5.036	—	—	5.036	670	15.177	—	—	15.177	1.530
40	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal.		2	522	—	524	9	72	14.616	—	14.688	477
42	Santos a Jundiahy		11.819	—	15.655	27.474	—	655.541	—	1.614.893	2.270.434	121.458
43	Sorocahana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande.	751	730	920	2.401	909	163.830	67.890	111.047	315.767	64.092
44		Tatuhy a Itararé . .	972	730	599	2.301	1.440	257.122	46.720	104.685	408.527	92.538
45	Noroeste do Brazil.		—	380	1.085	1.465	516	—	119.562	133.296	257.853	30.616
46	Rio Claro.		—	—	—	—	—	609.427	196.926	1.057.342	1.863.695	146.02[illegible]
47	Mogyana. .	Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal de Caldas	2.104	2.190	2.109	6.403	1.313	256.499	224.110	258.065	738.674	65.90[illegible]
48		Jaguára a Araguary	1.361	1.043	2.116	4.520	372	162.700	75.007	218.897	456.604	21.44[illegible]
49	Quarahim a Itaquy.		16	672	532	1.220	—	1.245	55.500	61.683	118.423	—
50	S.Paulo-Rio Grande.	Itararé ao Uruguay *(a)*	328	1.048	1.171	2.547	1.037	80.463	250.194	177.163	507.820	82.5[illegible]
51		Linha de S. Francisco *(a)*	28	362	99	489	405	1.575	34.343	5,360	41.278	6.29[illegible]

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

NUMERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS A EXTENSÃO MÉDIA EM 1910					LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO, NUMERO MÉDIO DURANTE O ANNO				PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA		LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM				NUMERO DE ORDEM
De passageiros	Mixtos	De carga	Total	De lastro e em serviço não retribuido	Do trafego	Percurso total	Do lastro	Percurso total	Do trafego	Do lastro	Até 10.000 kilometros	De 10.001 a 30.000 kilometros	De 30.001 a 50.000 kilometros	Mais de 50.000 kilometros	
						Kiloms.		Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.					
—	0,9	—	0,9	0,2	3	14.016	3	5.563	4.672	1.854	3	—	—	—	35
23,5	—	2,7	26,2	—	60,9	528.806	—	—	8.683	—	—	—	—	—	36
0,3	1,2	0,2	1,7	—	—	74.586	—	2.382	—	—	—	—	—	—	37
0,2	1,2	0,3	1,8	0,2	—	46.969	—	4.627	—	—	—	—	—	—	38
3,4	—	—	3,4	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
2,0	0,8	1,3	4,1	0,8	13	492.867	6	84.985	37.912	14.164	16	12	3	2	43
2,8	0,5	1,1	4,4	1,0	—	480.409	—	76.070	—	—	11	5	3	2	44
—	0,8	0,9	1,7	0,2	—	265.318	—	30.610	—	—	4	9	3	—	45
2,0	0,6	3,5	6,1	0,5	—	2.350.445	—	37.654	36.541	—	4	8	42	6	46
2,6	2,3	2,6	7,5	0,6	14,6	984.683	1,5	61.715	67.444	41.143	37	12	15	3	47
1,6	0,7	2,1	4,4	0,2	6,8	557.392	0,2	15.925	81.969	79.625	25	4	4	5	48
—	0,8	1,0	1,8	—	8	140.591	—	—	17.573	—	8	3	—	—	49
0,3	0,9	0,7	1,9	0,3	15	544.038	5	86.039	36.269	17.207	10	5	2	—	50
—	1,0	0,1	1,1	0,2	2	41.278	1	8.181	20.639	8.181	1	2	—	—	51

PERCURSO DOS VEHICULOS E CONSUMO

Numero de ordem	Designação das estradas	Percurso kilometrico — Dos vehiculos — De passageiros	De mercadorias	De bagagens e encommendas	De animaos	Total	De lastro e serviço não retribuido	Numero médio de vehiculos por trem-kilometro em serviço — Do tráfego	Do lastro e não retribuido	Consumo locomo — Carvão — Quantidade	Valor
	I — DA									Kilog.	
1	Baturité	555.526	1.457.324	143.799	144.290	2.300.939	28.868	8,8	0,8	3,600	$116
2	Sobral	313.932	720.284	69.838	1.096.142	2.200.246	417.528	18,3	8,0	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	33.488	111.710	—	3.195	148.393	—	—	—	7,516	$267
4	Great-Western — Natal á Independencia	372.995	1.150.299	56.030	53.370	1.632.694	77.022	17,5	8,6	10,832	$255
5	Great-Western — Conde d'Eu	1.190.612	2.500.000	265.808	348.519	4.304.939	429.533	17,1	2,5	10,849	$256
6	Great-Western — Recife ao S. Francisco	1.968.956	6.003.346	536.202	445.908	8.954.412	75.036	24,5	9,8	10,767	$253
7	Great-Western — Central de Pernambuco	2.374.744	3.404.302	643.042	507.956	6.930.044	812.140	16,1	18,6	10,821	$256
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	1.309.479	2.861.346	360.324	318.050	4.849.199	206.043	20,0	11,9	10,806	$255
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	822.285	2.618.924	335.232	251.247	4.027.688	96.957	14,2	0,7	10,704	$253
10	Great-Western — Paulo Affonso	30.914	177.097	13.274	13.204	234.489	26.580	15,2	4,2	6,167	$100
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	72.732	206.901	33.302	33.090	346.025	2.814	10,8	0,2	10,666	$252
12	Bahia ao S. Francisco	860.525	1.704.031	273.324	524.480	3.362.360	190.391	12,4	11,6	0,648	$022
13	Alagoinhas a Propriá	91.124	187.759	46.579	80.6 6	406.088	83.494	8,7	11,0	—	—
14	S. Francisco	318.345	1.784.292	254.952	590.521	2.948.110	163.878	9,4	6,1	—	—
15	Central da Bahia	353.271	1.434 003	325.233	235.002	2.347.509	333.971	14,0	12,7	12,680	$380
16	Central do Brazil	58.039.711	88.428.124	17.549.155	16.996.376	181 013.366	(a) 5.407.548	16,5	—	16,770 12,772	$350 $267
17	Rio do Ouro	229.512	45.230	147.038	37.560	459.340	—	2,5	—	—	—
18	Rède Sul Mineira	1.369.086	2.052.536	983.674	3 017.232	7.422.528	777.020	6,1	3,9	4,500	$158
19	Oéste de Minas	973.616	2.613.655	503.172	787.927	4.883.400	1.210.087	—	—	3,129	$079
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	42.990	69.917	34.388	16.456	163.751	70.462	3,6	9,9	—	—
21	Paraná *(b)*	934.204	7.998.332	1.037.393	112.095	10.082.075	174.379	14,5	1,5	10 548	$293
22	D. Thereza Christina *(b)*	76.167	768.755	125.222	83.977	1.054.121	96.482	16,9	6,4	0,6	$029
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	3.782.128	21.291.637	1.437 389	3.570.913	30.082.067	4 892.435	9,0	58.5	12,700	$380
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS										
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	25.740	92.268	—	—	118.008	1.272	3,9	1,0	—	—
27	Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande	1.549.282	4.232.489	377.447	463.313	6.622.531	397.975	17,4	13,6	10,850	$256
28	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	382.038	541.360	173.731	28.506	1.130.725	6.552	—	—	2 895	$097
29	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	3.706	12.782	—	—	16.488	—	7,4	—	2,600	$174
30	Leopoldina Railway — Leopoldina o Ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Leopoldina Railway — Sumidouro	76.909	255.067	89.280	14.372	435.628	—	12,6	—	11,623	$291
32	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	38.936	19.683	37.838	28.771	125.228	1.587	3,3	1,0	8,930	$208

(a) Correio e chefe de trem.
(b) Fazem parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES *Quadro n. 18*

COMBUSTIVEL POR VA-KILOMETRO			CONSUMO DE LUBRIFICANTES																
			Por locomotiva-kilometro							Por 1.000 vehiculos-kilometro									
Lenha		Total em réis	Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Por vehiculo-kilometro	NUMERO DE ORDEM
Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor			
UNIÃO																			
Kilog.			Kilog.		Litro.		Kilog.			Kilog.		Litro		Kilog.		Réis		
3,900	$226	312	0,014	$009	0,060	$013	0,009	$005	27	5,825	2$666	1,741	$428	0,205	$102	3.196	3,2	1
0,000	$109	109	0,011	$006	0,056	$018	0,001	$001	25	1,736	$961	—	—	0,036	$025	936	1,0	2
2,217	$014	281	0,002	$001	0,031	$019	0,006	$005	25	5,990	5$416	8,059	4$119	2,210	1$800	11.635	11,6	3
—	—	255	—	—	0,026	$008	0,002	$001	9	0,003	$002	1,253	$258	0,065	$024	284	0,3	4
—	—	256	—	—	0,032	$009	0,002	$001	10	0,007	$004	1,183	$245	0,060	$022	271	3,3	5
—	—	253	—	—	0,023	$007	0,002	$001	8	—	—	1,245	$266	0,062	$023	289	0,3	6
—	—	256	—	—	0,028	$008	0,002	$001	9	0,010	$007	1,219	$255	0,061	$022	284	0,3	7
—	—	255	—	—	0,032	$010	0,002	$001	11	0,001	$001	1,239	$266	0,061	$023	290	0,3	8
—	—	253	—	—	0,026	$008	0,002	$001	9	0,003	$002	1,249	$265	0,062	$023	290	0,3	9
—	—	100	0,007	$004	0,077	$034	0,006	$003	41	1,885	1$057	0,107	$009	0,111	$046	1.112	1,1	10
—	—	252	—	—	0,028	$008	0,003	$001	9	—	—	1,247	$264	0,063	$023	288	0,3	11
5,520	$225	247	—	—	0,064	$004	0,002	$001	5	0,433	$353	—	—	0,100	$055	408	0,4	12
3,713	$165	165	—	—	0,070	$034	0,003	$003	37	0,086	$073	0,153	$070	0,043	$016	159	0,2	13
3,667	$207	207	—	—	0,049	$030	0,008	$003	33	2,375	1$606	0,060	$010	0,142	$060	1.676	1,6	14
1,780	$098	478	—	—	0,057	$023	0,011	$004	27	—	—	4,569	2$048	0,996	$355	2.403	2,4	15
—	—	350	—	—	0,053	$014	0,005	$003	17	—	—	—	—	—	—	3.309	3,3	16
—	—	237	—	—	0,032	$009	0,008	$004	13	—	—	—	—	—	—	2.970	3,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
m³ 0,045	$112	270	0,005	$003	0,035	$011	0,005	$002	16	0,260	$162	1,206	$363	0,316	$129	651	0,6	18
m³ 0,037	$075	154	0,015	$010	0,032	$009	0,009	$005	24	1,409	$943	0,807	$231	0,368	$195	1.369	1,4	19
0,095	$226	226	0,015	$011	—	—	0,008	$003	14	4,004	2$951	3,851	1$549	1,055	$747	5.247	5,2	20
0,003	$014	307	—	—	0,015	$009	0,007	$004	13	—	—	1,431	$552	—	—	552	0,6	21
kilog. 18,9	$090	119	0,004	$002	0,076	$021	0,005	$004	27	0,349	$139	7,068	1$946	0,521	$447	2.582	0,2	22
m³ 0,002	$007	387	0,006	$003	0,063	$021	0,008	$003	27	0,798	$375	8,378	2$700	1,140	$333	3.408	3,4	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
ELA UNIÃO																			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
3,200	$046	46	0,004	$004	0,027	$010	0,007	$003	17	5,625	3$054	3,512	1$549	1,961	$791	6.294	6,3	26
—	—	256	—	—	0,028	$009	0,002	$001	10	—	—	1,227	$255	0,062	$024	279	0,3	27
0,775 m³	$090	187	0,011	$009	0,021	$007	0,005	$004	20	3,600	2$001	3,377	1$212	0,514	$358	3.661	3,6	28
0,110	$220	384	0,070	$054	—	—	0,040	$034	88	—	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
0,001	$005	296	—	—	0,018	$004	0,004	$002	6	0,048	$018	0,800	$133	0,101	$033	187	0,2	31
0,003	$010	218	—	—	0,010	$003	0,001	$001	4	1,460	$533	4,740	$795	1,570	$519	1.847	1,8	32

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		PERCURSO KILOMETRICO — Dos vehiculos: De passageiros	De mercadorias	De bagagens e encommendas	De animaes	Total	De lastro e serviço não retribuido	NUMERO MÉDIO DE VEHICULOS POR TREM-KILOMETRO EM SERVIÇO: Do trafego	Do lastro e não retribuido	CONSUMO MOTIVA — Carvão: Quantidade	Valor
33	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes. . . .	273.984	1.569.136	134.503	167.376	2.144.999	46.371	7,3	1,4	6,09	$140
34	Leopoldina Railway	St. Eduardo a Itapemirim .	161.461	362.065	75.762	63.184	662.472	55.917	5,8	3,7	—	—
35	Leopoldina Railway	Central de Macahé	13.970	11.477	13.914	90	39.481	5.336	2,8	2,1	6,290	$145
36	Leopoldina Railway	Norte. Praia Formosa ao Entroncamento.	1.566.516	520.752	428.685	36.114	2.552.067	—	—	—	10,662	$266
37	Leopoldina Railway	Sul do Espirito Santo. . . .	106.581	137.102	13.046	2.532	259.261	30.447	3,5	3,0	7,268	$182
38	Leopoldina Railway	Caravellas e ramal do Alegre.	35.310	92.443	32.108	2.808	162.669	11.336	2,7	2,4	1,911	$046
39	Corcovado.		30.354	—	—	—	30.354	—	—	—	—	—
40	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Santos a Jundiahy.		8.313.105	41.248.537	—	—	49.591.642	—	21,8	—	14,350	$400
43	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao Salto Grande.	612.766	1.604.476	141.280	298.121	2.656.643	209.801	7,0	6,4	2,701	$094
44	Sorocabana e Ituana	Tatuhy a Itararé	465.732	1.806.337	227.040	282.416	2.781.525	131.162	6,3	2,0	3,810	$137
45	Noroeste do Brazil		322.107	977.016	122.821	35.897	1 457.841	91.830	5,6	3,0	—	—
46	Rio Claro		4.935.302	31.980.644	1.494.002	1.189.680	42.599.628	—	21,2	—	—	—
47	Mogyana.	Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal de Caldas	1.023.768	2.903.493	492.242	289.262	4.708.765	495.791	6,3	7,5	3,893	$165
48	Mogyana.	Jaguára a Araguary . . .	449.814	1.787.682	237.125	135.174	2.609.795	106.101	5,7	4,9	3,893	$180
49	Quarahim a Itaquy		107.577	876.065	49.940	339.900	1.373.482	—	11,6	—	8,500	$427
50	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay *(a)* . .	1.529.447	3.953.896	659.994	268.314	6.411.651	783.976	12,6	9,5	1,470	$078
51	S. Paulo-Rio Grande	Linha de S. Francisco *(a)*.	74.921	81.991	6.833	—	163.745	35.305	3,9	5,6	—	—

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

DE COMBUSTIVEL POR TIVA-KILOMETRO			CONSUMO DE LUBRIFICANTES																
Lenha		Total em réis	Por locomotiva-kilometro							Por 1.000 vehiculos-kilometro								NUMERO DE ORDEM
			Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Por vehiculo kilometro	
Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor			
Kilog. 0,026	$090	230	Kilog. —	—	Litro 0,013	$003	Kilog. 0,003	$001	4	Kilog. 0,077	$028	Litro 1,810	$302	Kilog. 0,310	$102	Réis. 432	0,4	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
0,001	$003	148	—	—	0,015	$003	0,004	$001	4	3,168	1$178	11,982	2$006	3,280	1$088	4.272	4,3	35
—	—	266	—	—	0,021	$005	0,006	$002	7	0,156	$062	0,846	$030	0,050	$017	159	0,2	36
0,014	$038	220	0,002	$001	0,022	$005	0,006	$002	8	0,412	$154	1,369	$354	0,363	$123	631	0,6	37
0,041	$150	196	—	—	0,016	$004	0,003	$001	5	0,129	$046	2,047	$347	0,245	$087	480	0,5	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	460	—	—	0,042	$016	—	—	16	—	—	0,871	$200	—	—	200	0,2	42
0,040	$118	212	—	—	0,040	$010	0,018	$003	13	—	—	8,260	2$126	3,822	$685	2.811	3,0	43
Kilog. 16,930	$114	251	—	—	0,037	$007	0,007	$003	10	—	—	2,454	$631	0,291	$106	787	0,8	44
m3 0,064	$116	116	0,004	$001	0,049	$026	0,007	$004	44	5,348	4$065	4,012	2$942	1,624	$932	8.839	8,8	45
0,074	$196	196	—	—	0,027	$011	0,007	$013	24	—	—	1,520	$603	0,488	$158	761	0,8	46
0,046	$131	296	—	—	0,024	$011	0,009	$003	14	0,300	$260	1,100	$530	0,200	$070	860	0,9	47
0,046	$131	311	—	—	0,024	$011	0,009	$003	14	0,300	$270	1,200	$550	0,200	$070	890	0,9	48
—	—	427	—	—	0,069	$017	0,004	$002	19	—	—	1,149	$302	0,345	$179	481	0,5	49
0,054	$248	326	—	—	0,014	$010	0,003	$002	12	—	—	1,248	$611	0,056	$028	639	0,6	50
Kilog. 42,300	$114	114	0,004	$003	0,069	$008	0,009	$005	16	0,577	$441	1,281	$906	0,432	$500	1.247	1,2	51

PERCURSO DOS CARROS DE PASSAGEIROS E VAGÕES DE BAGAGEM E

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CARROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE 2ª CLASSE			CARROS	
		Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros
	I — DA								
1	Baturité	309.153	12.366.120	1.236.612	245.547	10.804.065	982.188	826	33.040
2	Sobral	181.465	3.919.644	362.930	132.517	2.862.367	265.034	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Great-Western — Natal á Independencia	179.793	2.387.651	359.586	193.202	3.239.997	386.404	—	—
5	Great-Western — Conde d'Eu	571.962	10.066.549	1.143.926	618.649	12.125.520	1.237 298	—	—
6	Great-Western — Recife a S. Francisco	1.048.357	19.918.783	2.096.714	920.599	28.533.569	1.841.198	—	—
7	Great-Western — Central de Pernambuco	1.136.233	23.860.893	2.272.466	1.238.511	41 861.672	2.477.022	—	—
8	Great-Western — Sul de Peroambuco	521.854	9.654.299	1.043.708	787.625	14.951.256	1.575.250	—	—
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	451.061	7.983.779	902.122	371.224	11.062.475	742.448	—	—
10	Great-Western — Paulo Affonso	16.414	359.466	32.828	14.500	350.900	29.000	—	—
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	33.350	406.915	66.700	39.382	1.173.583	78 764	—	—
12	Bahia a S. Francisco	422.022	13.124.616	—	433.503	21.734.746	—	—	—
13	Alagoinhas a Propriá	43.219	1.383.008	129.657	44.017	2.729.054	132.051	3.888	79.704
14	S. Francisco	97.732	4.244.293	390.928	95.626	7.976 613	382.504	124.987	6.575.364
15	Central da Bahia	179.342	3.586.840	538.026	173.929	6.261.444	521.787	—	—
16	Central do Brazil	30.710.143	720.577.120	122.840.572	27.329.568	1.155.648.838	109.318 272	—	—
17	Rio do Ouro	62.316	—	—	80.048	—	—	87.148	—
18	Rede Sul Mineira	402.974	14.910.038	1.611 896	358.692	21.521.520	1.434.768	607.420	27.333.900
19	Oéste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz. Formiga a Bambuhy	6.658	160.032	26.672	5.376	215.040	21.504	30.943	930.272
21	Paraná *(a)*	—	—	—	—	—	—	—	—
22	D. Thereza Christina *(a)*	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.170.952	73.154.283	8.683.809	1.109.240	55.462.010	4.436.960	501.936	21.081.295
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS								
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	312	13.104	1.248	933	28.080	3.744	24.492	1.371.552
27	Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande	757.419	13.708.827	1.514.898	791.833	19.479.092	1.583.666	—	—
28	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	148.810	—	581.300	137.945	—	550.684	95.283	—
29	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	3.706	148.240
30	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Leopoldina Railway — Sumidouro	5.258	—	21.032	760	—	3.040	70.891	—
32	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	164	7.380	656	—	—	—	38.772	1.948.600

(a) Pertencente á rêde de Viação Paraná-Santa Catharina.
(b) Inclusive os vagões de bagagens e correios.
(c) Ioclusive os vagões especiaes.
(d) Inclusive os vagões mixtos de bagagens e animaes.

Quadro n. 19

ENCOMMENDAS, DE MERCADORIAS E ANIMAES EM SERVIÇO DO TRAFEGO

MIXTOS	VAGÕES DE MERCADORIAS			VAGÕES DE BAGAGEM E ENCOMMENDAS			VAGÕES DE ANIMAES			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO DE ORDEM
Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	
UNIÃO													
3 304	1.457.324	13.810.692	5.829.296	143.799	661.475	575.196	144.290	808.024	577.160	28.868	251.728	115.472	1
—	720.284	3.241.278	1.440.568	69.838	316.230	139.676	1.096.142	4.932.639	2.192.284	417.526	—	835.056	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	1.150.299	6.612.487	2.300.598	56.030	62.441	112.060	53.370	314.304	106.740	77.022	139.759	154.044	4
—	2.500.000	14.650.315	5.000.000	265.808	672.492	531.616	348.519	676.521	697.038	429.538	1.324.064	859.066	5
-	6.003 346	49.427.980	12.006.692	536.202	1.372.284	1.072.404	445.908	1.426.802	891.816	75.036	272.844	150.072	6
—	3.404.302	20.511.796	6.808.604	643.042	2.741.653	1.286.084	507.956	2.239.147	1.015.912	812.140	2.505.804	1.624.280	7
—	2.861.340	21.408.502	5.722.692	350.324	982.151	720.648	318.050	1.094.348	636.100	206.043	651.994	412.086	8
—	2.618.924	13.512.777	5.237.848	335.232	844.938	670.464	251.247	758.482	502.494	96.957	53.007	193.914	9
—	177.097	767.044	354.194	13.274	49.263	26.548	13.204	39.342	26.408	26.580	4.998	53.160	10
—	206.901	1.324.408	413.802	33.302	85.926	66.604	33.090	123.750	66.180	2.814	14.556	5.628	11
—	1.704.031	9.372.170	—	273.324	1.639.924	—	524.480	2.800.723	—	190.391	929.779	—	12
11.664	187.759	844.915	416.838	46.579	409.684	137.620	80 626	381.924	249.081	83.494	292.229	174.783	13
499.948	1.784.294	17.842.920	7.137.168	254.952	1.910.140	1.019.808	590.521	3.543.126	2.362.084	163.878	1.130.401	655.512	14
—	1.434.003	6 453.013	2.868.006	325.233	1.695.592	805.142	235.002	705.006	470.094	333.971	1.028.414	679.410	15
—	88.428.124	—	353.712.496	17.549.155	—	70.196.620	16.996.376	—	67.985.504	5.407.548	—	—	16
—	45.230	—	—	147.038	—	—	37.560	—	—	—	—	—	17
2.429.680	2·052.536	24.630.432	8.210.144	983.674	8.482.770	3.393.108	3.017.232	22.991.308	12.068.928	6 053.442	—	—	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
123.784	69.917	1 079.458	279.668	34.388	103.164	137.552	16.456	98.736	65.824	70.462	325.547	281.848	20
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
—	—	—	—	—	—	--	—	—	—	—	—	—	22
2.007.742	21.291.637	276.791.278	61.553.181	1.437.338	4.312.166	5.571.524	3.570.913	—	14.072.048	4.516.735	40.650.621	27.100.414	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
97.968	92.268	738.144	369.072	—	—	—	—	—	—	1.272	42.456	5.088	26
—	4.232.489	26.918.282	8.464.978	377.447	1.356.113	754.894	463.313	1.396.811	926.626	3.7.975	1.329.221	795.950	27
(c) 273.816	488.981	—	1.955.924	173.731	—	714.924	(b) 27.770	—	11'.180	83.792	—	335 168	28
14.824	12.732	255.640	51.128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
283.504	255.067	—	1.020.268	89.280	—	357.120	(d) 14.372	—	57.488	5.410	—	21.640	31
155.088	19.683	251.651	76.464	37.838	378.380	151.352	(d) 28.771	199.901	115.084	1.557	19.957	6.288	32

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		CARROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE 2ª CLASSE			CARROS	
			Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros
33	Leopoldina Railway	Carangola	71.853	3.233.385	287.412	58.352	2.018.100	233.448	143.760	6.469.605
34		St. Eduardo a Itapemirim	88.085	3.953.825	352.340	73.004	3.650.200	292.016	372	16.740
35		Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	13.970	712.470
36		Norte	826.734	—	3.306.936	714.971	—	2.859.884	24.811	—
37		Sul do Espirito Santo	66.943	2.298.719	267.772	36.117	(f) 2.929.014	144.468	3.521	—
38		Caravellas e ramal do Alegre	316	—	1.264	—	—	—	34.994	1.655.410
39	Corcovado		15.177	834.737	30.354	—	—	—	—	—
40	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—
42	Santos a Jundiahy		3.594.104	125.071.472	13.490.800	3.921.259	252.529.080	14.508.658	917.742	46.217.487
43	Sorocabana e Ituana	Prolongamento para Tibagy	196.415	4.713.960	785.660	235.004	10.810.484	940.016	181.347	4.715.022
44		Ramal de Itararé	158.423	3.803.152	633.692	159.981	7.359.720	639.924	147.328	3.830.528
45	Noroeste do Brazil		53.844	—	215.376	185.586	—	742.344	82.677	—
46	Rio Claro		—	—	—	—	—	—	4.935.302	—
47	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	394.753	18.345.636	1.579.912	399.321	24.680.016	1 597.284	229.694	—
48		Jaguára a Araguary	191.864	8.374.392	767.456	176.396	10.424.352	705.584	81.554	—
49	Quarahim a Itaquy		32.959	—	131.836	31.902	—	127.608	42.716	—
50	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay (a)	639.457	12.546.786	1.278.914	719.812	14.143.586	1.439.624	170.178	3.331.404
51		Linha de S. Francisco (a)	35.368	693.955	70.736	39.553	777.176	79.106	—	—

(a) Pertencente á rêde de Viação Paraná - Santa Catharina.
(d) Inclusive os vagões mixtos, de hagagens e animaes.
(e) Inclusive vagões, de hagagens e de 2ª classe.
(f) Inclusive os carros mixtos.
(g) Percurso total dos carros de 1ª e 2ª classes e mixtos.

MIXTOS	VAGÕES DE MERCADORIAS			VAGÕES DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS			VAGÕES DE ANIMAES			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO DE ORDEM
Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	
575.076	1.569.136	14.763.014	6.276.544	183.847	2.266.164	755.338	(d) 13.032	621.676	452.128	46.371	1.839.228	135.483	33
1.488	362.065	3.301.763	1.482.260	75.762	909.140	303.048	63.184	347.512	252.735	55.917	338.183	223.668	34
55.880	11.477	156.206	45.908	13.944	139.440	55.776	(d) 90	630	360	5.336	35.572	21.344	35
99.244	520.752	—	2.083.008	428.635	—	1.714.740	(e) 36.114	—	144.456	—	—	—	36
14.084	137.102	—	548.408	13.046	—	52.184	2.532	—	10.128	30.447	—	121.788	37
139.926	92.443	—	369.772	32.108	—	128.432	(d) 2.808	—	11.232	11 336	—	45.344	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
3.670.978	41.248.537	614.933.190	109.308.628	—	—	—	—	—	—	121.459	—	—	42
725.388	1.604.476	24.067.140	6.417.904	141.280	1.412.800	565.120	293.121	2.265.720	1.192.431	209.801	700.735	419.602	43
589.312	1.806.337	27.095.055	7.225.348	227.040	2.270.400	908.160	282.416	2.143.332	1.129.664	131.102	438.081	262.324	44
330.708	977.046	11.821.894	3.908.064	122.821	—	491.284	35.897	269.227	143.588	91.830	—	367.320	45
9.870.604	(g) 34.930.644	—	69.931.286	1.494.002	—	2.988.004	1.189.630	—	2.379.350	—	—	—	46
918.776	2.908.493	22.876.619	11.643.972	492.242	—	1.968.968	289.262	2.763.899	1.157.048	495.791	—	1.983 164	47
326.216	1.787.682	14.085.147	7.150.728	237.125	—	948.500	135.174	1.291.586	540.695	103.101	—	424.404	48
170.864	876.075	—	—	49.940	—	—	339.900	—	—	—	—	—	49
340.356	3.953.896	18.563.311	7.907.792	659.994	2.939.973	1.319.988	268.344	1.073.256	536.628	783.976	3.135.904	1.567.952	50
—	81.991	409.955	163.982	6.833	30.748	13.666	—	—	—	35.505	141.220	70.610	51

RECEITAS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA DO TRAFEGO						
		Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem
	I — DA							
1	Baturité	474:640$900	83:755$000	26:194$460	—	922:193$290	43:334$750	1:660$360
2	Sobral	91:070$400	9:689$240	113:265$400	—	333:470$420	30:440$470	296$670
3	Central do Rio Grande do Norte	28:237$975	6:666$625	181$400	—	59:239$000	2:150$500	—
4	Great-Western — Natal a Independencia	107:217$650	22:659$690	4:619$570	—	169:105$200	7:121$330	661$500
5	Great-Western — Conde d'Eu	193:933$760	51:583$370	5:400$460	—	572.787$760	10:013$660	10:038$750
6	Great-Western — Recife ao S. Francisco	457:006$020	119.311$300	15:909$600	—	1.827:615$000	18:822$190	3:331$670
7	Great-Western — Central de Pernambuco	522:213$400	92:165$260	24:726$040	—	1.020.921$150	20:652$370	3:274$490
8	Great-Western — Sul do Pernambuco	174:189$490	38:639$640	17:910$600	—	561:990$850	11:173$790	372$300
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	205.905$210	39:338$920	12:565$380	—	726:768$670	7:766$350	2:178$570
10	Great-Western — Paulo Affonso	4:807$590	493$390	380$300	—	30:348$000	4:878$430	—
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	11:936$760	2.467$840	294$900	—	42.975$300	522$330	6:$700
12	Bahia ao S. Francisco	333:948$100	43:451$753	29.483$290	—	601 035$160	6:775$947	1:296$583
13	Alagoinhas a Propriá	61:821$300	4:714$066	15:930$940	—	52:133$100	1:376$831	119$00
14	S. Francisco	193:964$700	23:859$928	53:402$140	—	915.147$780	10:221$011	364$720
15	Central da Bahia	153:864$920	20:558$360	6:409$020	—	711:915$500	8:203$510	259$280
16	Central do Brazil	10.551:528$361	2.236:569$930	1.308:734$559	17:285$700	14.477:814$447	63:582$494	49:776$552
17	Rio do Ouro	48.749$310	13:320$000	—	—	83:579$550	—	—
18	Rêde Sul Mineira	753:875$250	172:044$531	522:189$693	300$300	1.954:892$608	33:510$225	4:217$610
19	Oéste de Minas	450:560$300	143:229$020	93:057$400	568$300	1:716:907$000	24:159$710	3:421$100
20	Goyaz. Formiga a Bambuhy	26:518$960	2:773$220	3:635$100	48$200	53:949$900	1:432$400	—
21	Paraná *(a)*	490:799$300	93:542$000	27:786$930	1:190$400	4.005:856$560	17:385$910	—
22	D. Thereza Christina *(a)*	41 549$260	10:512$300	2:666$920	50$660	71:219$530	236$040	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.258.443$660	430:901$390	493:651$000	18:940$320	6.731:204$000	*(c)*	*(c)*
24	Madeira-Mamoré	31:990$500	1:437$578	765$040	—	94:355$904	—	132$200
	II — CONCEDIDAS							
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazoiras	18:458$491	6:802$188	253$600	—	74:263$418	1:302$000	63$120
27	Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande	374:461$350	113:912$210	24:717$160	—	1.170:245$130	21:533$710	1:942$350
28	Victoria a Minas — Victoria a Itabira	117:744$600	13:713$300	4:304$300	818$700	483:438$700	7:849$118	—
29	Victoria a Minas — Curralinho a Diamantina	3:051$300	386$100	61$700	—	2:617$300	29$000	—
30	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	392:901$300	121:014$160	34:683$800	186$900	1.874:859$020	21:116$700	2:195$300
31	Leopoldina Railway — Sumidouro	27:517$714	8:169$594	298$700	—	55:359$100	1:128$651	—
32	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	9:830$103	4:193$052	122$000	—	35:313$768	1:151$864	94$900
33	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	115:775$430	26.332$985	9:537$900	93$500	531:205$845	2:730$060	—
34	Leopoldina Railway — Santo Eduardo ao Itapemirim	60:803$430	8:640$540	473$400	—	91:452$615	1:588$100	555$700

(a) Foram excluidas as receitas do mez de janeiro, por não estar ainda neste periodo constituida a rêde: Minas e Rio 242:403$231 o Sapucahy 113:236$580.
(a) Faz parte da Rêde de Viação Paraná Santa-Catharina.
(b) Incluida em animaes.
(c) Incluida em diversas e eventuaes.
(d) De 12 de junho a 31 de dezembro.

TOTAES

Quadro n. 20

Diversas e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	RELAÇÃO POR CENTO: Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversos e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	NUMERO DE ORDEM
UNIÃO															
50:730$302	1.607:509$062	—	1.607:509$062	20,52	5,52	1,62	—	57,36	2,69	0,10	3,19	100,00	—	100,00	1
20:832$440	599:005$040	—	599:005$040	15,23	1,60	18,90	—	55,67	5,08	0,04	3,48	100,00	—	100,00	2
8:297$000	103:772$500	—	103:772$500	27,21	6,42	0,18	—	56,12	2,07	—	8,00	100,00	—	100,00	3
1:992$650	313:577$090	—	313:577$090	34,19	7,29	1,47	—	53,93	2,27	0,21	0,64	100,00	—	100,00	4
21:468$910	870:266$670	—	870:266$670	22,86	5,93	0,62	—	65,82	1,15	1,15	2,47	100,00	—	100,00	5
9:393$840	2.451:445$140	—	2.451:445$120	18,64	4,87	0,65	—	74,55	0,77	0,14	0,38	100,00	—	100,00	6
9:324$520	1.693:277$140	—	1.693:277$140	30,84	5,45	1,46	—	60,29	1,22	0,25	0,49	100,00	—	100,00	7
4:399$440	808:706$610	—	808:706$610	21,54	4,78	2,22	—	69,49	1,38	0,04	0,55	100,00	—	100,00	8
23:796$310	1.018:339$910	—	1.018:339$910	26,22	3,86	1,24	—	71,37	0,76	0,21	2,34	100,00	—	100,00	9
2:682$200	43:593$410	—	43:593$410	11,03	1,14	0,57	—	69,62	11,19	—	6,15	100,00	—	100,00	10
134$900	58:465$230	—	58:465$230	20,50	4,26	0,50	—	73,51	0,89	0,10	0,24	100,00	—	100,00	11
24:927$593	1.040:918$428	705$656	1.041:624$084	32,07	4,17	2,83	—	57,70	0,65	0,12	2,39	99,93	0,07	100,00	12
1:430$900	137:576$687	215$164	137:791$851	44,87	3,43	11,56	—	37,84	0,99	0,08	1,06	99,83	0,17	100,00	13
9:944$139	1.236:903$418	8:570$600	1 245:474$018	15,18	1,91	4,69	—	75,89	0,82	0,02	0,80	99,31	0,69	100,00	14
32:937$170	937:148$290	46:033$220	983:181$510	15,96	2,09	0,65	—	72,41	0,83	0,02	3,35	95,31	4,69	100,00	15
520.007$684	29.228:299$757	220:266$629	29.448:566$386	35,83	7,59	4,44	0,06	49,16	0,22	0,17	1,76	99,23	0,77	100,00	16
268:986$440	419:635$300	1.622$792	421:258$092	11,57	3,16	—	—	21,03	—	—	63,85	99,61	0,39	100,00	17
29:271$181	3.475:300$951	94:311$010	(a) 3.569:611$961	21,12	4,82	14,63	0,01	54,76	1,08	0,12	0,82	97,36	2,64	100,00	18
788:039$981	3.224:942$811	24:253$247	3.249:196$058	13,86	4,40	3,01	0,01	52,84	0,74	0,11	24,25	99,22	0,78	100,00	19
12:088$970	100:446$750	—	100:446$750	26,40	2,76	3,62	0,05	53,71	1,43	—	12,03	100,00	—	100,00	20
45:795$707	4.682:356$807	—	4.682:356$807	10,48	2,00	0,59	0,03	85,56	0,38	—	0,96	100,00	—	100,00	21
16:857$470	143:092$730	—	143:092$730	29,04	7,35	1,86	0,03	49,78	0,16	—	0,78	100,00	—	100,00	22
724:900$790	10.711:041$160	—	10.711:041$160	21,07	4,27	4,33	1,55	62,43	(c)	(c)	6,35	100,00	—	100,00	23
—	(d) 128:681$222	—	(d) 128:681$222	24,86	1,12	0,59	—	73,33	—	0,10	—	100,00	—	100,00	24
PELA UNIÃO															
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
6:191$600	107:344$417	3:010$885	110:355$302	16,72	6,16	0,24	—	67,29	1,18	0,06	5,62	97,27	2,73	100,00	26
17:709$480	1.724:554$390	820$350	1.725:374$740	21,71	6,61	1,43	—	67,86	1,25	0,17	0,97	100,00	—	100,00	27
27:570$829	655:439$547	—	655:439$547	17,96	2,09	0,66	0,13	73,76	1,19	—	4,21	100,00	—	100,00	28
1:066$787	7:212$187	—	7:212$187	42,60	5,40	0,20	—	36,50	0,40	—	14,90	100,00	—	100,00	29
10:559$100	2.457:547$080	871$540	2.458:418$620	15,98	4,92	1,41	0,01	76,26	0,86	0,09	0,43	99,96	0,04	100,00	30
896$990	93:370$749	—	93:370$749	29,47	8,75	0,32	—	59,29	1,21	—	0,96	100,00	—	100,00	31
63:713$816	114:469$803	—	114:469$803	8,63	3,66	0,11	—	30,85	0,01	0,08	55,66	100,00	—	100,00	32
98:110$398	813:891$218	—	813:891$218	17,91	3,24	1,18	0,01	65,27	0,34	—	12,05	100,00	—	100,00	33
4:210$070	167:724$205	—	167:724$205	36,25	5,15	0,28	—	54,53	0,95	0,33	2,51	100,00	—	100,00	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA DO TRAFEGO						
		Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem
35	Leopoldina Railway. Central de Macahé.	5:500$166	1:402$180	158$200	—	30:624$400	238$615	104$100
36	Leopoldina Railway. Norte. Praia Formosa ao Entroncamento	623:978$527	106:537$962	4:243$700	2:584$700	265:373$487	1:388$359	983$100
37	Leopoldina Railway. Sul do Espirito Santo . . .	90:011$220	13:328$330	1:128$700	—	126:857$630	1:503$860	526$500
38	Leopoldina Railway. Caravellas e Ramal do Alegre	44:386$000	6:268$600	1:052$400	—	174:560$180	1:592$080	237$300
39	Corcovado	67:627$000	—	—	—	—	—	—
40	Rezende a Bocaina.	12:273$900	5:054$400	195$500	—	22:687$700	745$900	—
41	Bananal	7:856$300	—	—	—	20:405$600	43$100	—
42	Santos a Jundiahy	2.503:002$440	710:196$530	63:693$690	3:433$900	21.841:025$300	107:091$580	63:850$500
43	Sorocabana e Ituana. Capão Bonito ao Salto Grande.	271:903$070	38:124$940	86:770$330	—	637:719$090	16:282$210	2:542$450
44	Sorocabana e Ituana. Tatuhy a Itararé	233:757$220	44:511$080	107:285$870	—	502:408$120	10:774$800	1:930$610
45	Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura. . . .	114:172$659	12:560$680	3:535$820	491$000	417:103$340	7:905$240	1:365$900
46	Rio Claro.	1.378:210$590	287:511$530	121:525$430	—	6.906:812$470	94:967$095	18:989$500
47	Mogyana . . . Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas. . . .	531:765$290	80:342$960	60:938$920	—	1.268:755$710	30:611$385	16:602$740
48	Mogyana . . . Jaguára a Araguary. . . .	191:556$890	33:850$030	32:612$690	—	672:235$090	12:571$740	11:016$120
49	Quarahim a Itaquy	78:005$045	9:232$830	41:120$920	—	252:795$520	2:357$495	3:153$820
50	S. Paulo - Rio Grande. Itararé ao Uruguay *(a)* . .	518:334$407	69:612$422	24:999$125	1:135$560	1.201:492$171	29:503$045	5:525$470
51	S. Paulo - Rio Grande. Linha de S Francisco *(a)*.	48:360$740	4:148$535	226$090	32$800	35:522$445	1:740$335	5:692$490

(a) Foram excluidas as receitas do mez de janeiro, por não estar aínda neste periodo constituida a rède : Minas e Rio 242:403$231 e Sapucahy 113:266$580.

Diversas e e ventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	RELAÇÃO POR CENTO											NUMERO DE ORDEM
				Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversos e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	
24:281$172	62:398$773	—	62:398.773	8,96	2,25	0,25	—	49,08	0,3[illegible]	0,17	38,91	100,00	—	100,00	35
8:714$318	1.013:804$153	—	1.013:804$153	61,55	10,51	0,42	0,25	26,18	0,15	0,09	0,85	100,00	—	100,00	36
7:520$340	240:879$580	—	240:879$580	37,37	5,53	0,47	—	52,66	0,63	0,22	3,12	100,00	—	100,00	37
232$140	228:329$900	—	228:329$900	19,44	2,75	0,46	—	76,45	0,70	0,10	0,10	100,00	—	100,00	38
—	67:627$000	—	67:627$000	100,00	—	—	—	—	—	—	—	100,00	—	100,00	39
1:088$100	42:045$500	—	42:045$500	20,19	12,02	0,47	—	53,9[illegible]	1,77	—	2,59	100,00	—	100,00	40
—	28:305$000	—	28:305$000	27,76	—	—	—	72,09	0,15	—	—	100,00	—	100,00	41
445:247$560	25.737:541$530	31:817$300	25.769:358$830	9,71	2,76	0,25	0,02	84,75	0,41	0,25	1,73	99,88	0,12	100,00	42
—	1.053:342$090	8:049$910	1.061:392$000	25,62	3,59	8,18	—	60,08	1,53	0,24	—	99,24	0,76	100,00	43
—	903:638$600	4:759$450	908:428$050	26,06	4,90	11,81	—	55,31	1,19	0,21	—	99,48	0,52	100,00	44
17:046$701	574:181$340	—	574:181$340	19,88	2,1[illegible]	0,61	0,09	72,64	1,38	0,24	2,97	100,00	—	100,00	45
49:016$453	8.857:033$968	—	8.857:033$968	15,56	3,2[illegible]	1,37	—	78,00	1,07	0,21	0,55	100,00	—	100,00	46
—	1.989:017$005	16.064$047	2.005:081$052	26,52	4,00	3,04	—	63,2[illegible]	1,53	0,83	—	99,20	0,80	100,00	47
—	953:851$560	26:853$896	980:705$456	19,53	3,4[illegible]	3,33	—	68,55	1,28	1,12	—	97,2[illegible]	2,74	100,00	48
37:807$773	424:503$403	—	424:503$403	18,38	2,18	9,69	—	59,55	0,55	0,75	8,90	100,00	—	100,00	49
141:965$902	2.082:568$102	—	2.082:568$102	31,89	3,3[illegible]	1,20	0,05	62,02	1,42	0,26	6,82	100,00	—	100,00	50
4:851$907	100:545$351	—	100:545$351	48,10	4,1[illegible]	0,22	0,03	35,33	1,73	5,66	4,83	100,00	—	100,00	51

RECEITAS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO							
		Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho on telephone	Armazenagem	Diversas e eventnaes
	I — DA								
1	Baturité	1:277$953	239$023	70$527	—	2:482$972	116$677	4$470	136$589
2	Sobral	380$030	40$182	472$648	—	1:391$547	127$026	1$238	86$932
3	Central do Rio Grande do Norte	337$961	79$738	2$171	—	697$022	25$738	—	99$301
4	Great-Western — Natal á Independencia	626$282	133$529	26$978	—	987$781	41$600	3$864	11$640
5	Great-Western — Conde d'Eu	1:203$726	312$100	32$671	—	3:465$266	60$580	60$732	129$883
6	Great-Western — Recife a S. Francisco	3:663$693	976$492	127$543	—	14:651$512	150$893	27$110	75$348
7	Great-Western — Central de Pernambuco	2:280$517	402$488	107$979	—	4:458$385	90$190	14$290	40$720
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	898$310	199$238	92$521	—	2:898$234	57$627	1$923	22$688
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	1:372$702	282$259	83$769	—	4:815$258	51$779	14$524	158$642
10	Great-Western — Paulo Affonso	41$497	4$285	3$287	—	261$953	42$109	$017	23$134
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	418$284	86$814	10$201	—	1:490$662	18$227	2$188	4$707
12	Bahia a S. Francisco	2:712$158	352$893	239$448	—	4:881$306	55$031	10$531	202$449
13	Alagoinhas a Propriá	595$185	45$384	153$373	—	501$907	13$256	1$146	14$257
14	S. Francisco	417$777	52$750	129$120	—	2:089$601	22$597	$806	21$9[illegible]5
15	Central da Bahia	495$373	61$924	20$239	—	2:248$202	25$006	$519	104$014
16	Central do Brazil	5:897$779	1:250$132	731$517	9$662	8:092$378	37$216	27$823	290$658
17	Rio do Onro	385$804	105$415	—	—	701$020	—	—	2:128$764
18	Rêde Sul Mineira	774$673	176$790	536$597	$309	2:008$823	39$572	4$334	30$078
19	Oéste de Minas	485$518	154$341	105$665	$612	1:850$115	26$034	3$686	849$182
20	Goyaz	24$133	25$416	34$986	$164	515$239	13$506	—	124$103
21	Paraná (a)	1:176$977	224$321	66$635	2$855	9:606$371	41$693	—	109$821
22	D. Thereza Christina (a)	351$826	89$019	22$583	$428	603$005	1$999	—	142$744
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	1:085$065	231$048	238$615	9$100	3:233$993	—	348$277	—
24	Madeira-Mamoré	210$464	9$458	5$034	—	620$762		$869	
	II — CONCEDIDAS								
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	236$649	87$209	3$283	—	952$096	16$783	$810	79$350
27	Recife a Limoeiro e ramal do Bonito	1:437$588	437$315	94$890	—	4:492$631	82$784	7$457	67$985
28	Victoria á Minas — Victoria á Itabira	311$794	36$313	11$399	2$168	1:280$167	20$784	--	73$008
29	Victoria á Minas — Curralinho á Diamantina	128$206	16$223	$492	—	109$970	1$218	—	44 823
30	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	1:030$089	317$347	90$932	$491	4:915$406	55$362	5$757	27$683
31	Leopoldina Railway — Snmidouro	295$667	87$779	3$209	—	594$812	12$127	—	9$637
32	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	192$076	81$513	2$372	—	686$504	22$392	1$845	1:238$605
33	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	653$701	118$306	42$995	$446	2:382$089	12$242	6$109	166$992
34	Leopoldina Railway — S. Eduardo a Itapemirim	652$158	92$680	5$078	—	980$936	17$037	5$960	45$157
35	Leopoldina Railway — Central de Macahé	128$473	32$225	3$636	—	703$815	5$483	2$392	558$034

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

MÉDIAS

Quadro n. 21

Total	RECEITAS ACCESSORIAS	RECEITA TOTAL	RECEITA DO TRAFEGO POR			PRODUCTO MÉDIO DE						NUMERO DE ORDEM
			Trem-kilometro	Vehiculo-kilometro	Eixo-kilometro	Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada	Uma tonelada de carga transportada a um kilometro	
UNIÃO												
4:328$211	—	4:328$211	6$186	$699	$174	2$395	$048	14$466	$169	15$419	$179	1
2:499$603	—	2:499$603	4$990	$272	$136	2$642	$040	19$496	$184	14$043	$114	2
1:241$981	—	1:241$981	4$283	$699	—	1$586	$048	5$248	$126	5$772	$139	3
1:833$674	1$859	1:833$533	3$363	$192	$096	3$186	$049	6$567	$085	7$270	$094	4
5:264$058	3$208	5.268$166	3$462	$202	$101	1$271	$042	5$763	$117	6$142	$126	5
19.652$596	6$693	19:659$289	6$698	$274	$137	1$052	$031	6$290	$090	6$514	$095	6
7:394$578	3$487	7:398$065	4$089	$244	$122	$519	$034	8$516	$111	8$983	$117	7
4:170$571	2$611	4:173$182	3$343	$167	$083	$796	$022	3$636	$066	3$913	$070	8
6:788$933	3$904	6:792$837	3$605	$253	$126	1$281	$032	4$833	$114	5$056	$119	9
376$282	$112	376$394	2$828	$186	$093	2$529	$044	9$372	$149	9$465	$150	10
2:040$173	$949	2:041$122	1$826	$168	$084	$457	$034	$838	$065	$887	$068	11
8:453$816	5$730	8:459$546	3$904	$309	$149	$853	$031	7$158	$112	7$638	$119	12
1:324$508	2$071	1:326$579	2$956	$339	$127	2$257	$039	4$385	$077	5$421	$094	13
2.734$636	18$948	2:753$584	3$970	$419	$105	3$223	$037	33$225	$095	31$930	$091	14
2:959$477	145$671	3:104$848	5$619	$340	$180	2$599	$063	16$958	$196	16$846	$196	15
16:337$165	123$118	16:460$283	2$587	$161	—	$385	$018	9$150	$037	—	$043	16
3:321$003	12$842	3:333$845	—	$913	—	—	—	—	—	—	—	17
3:571$176	—	3:571$176	3$020	$454	—	2$656	$049	23$277	$086	$077	$046	18
3:475$153	26$135	3:501$288	4$015	$660	—	—	—	—	—	—	—	19
961$972	$784	962$756	2$472	$610	—	2$476	$048	7$546	$123	11$269	$183	20
11:228$673	—	11:228$673	6$740	$464	—	3$810	$047	20$768	$156	21$109	$158	21
1:211$664	—	1:211$664	2$300	$135	$071	1$440	$044	6$678	$136	7$325	$153	22
5:146$098	—	5:146$098	3$228	$356	$112	3$607	$056	15$410	$673	15$945	$075	23
846$587	—	846$587	14$987	—	—	17$367	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
1:376$210	38$604	1:414$811	3$631	$909	—	3$288	$061	5$720	$202	6$204	$216	26
6:620$653	3$149	6:623$802	4$526	$261	$130	1$418	$039	5$885	$106	1$252	$022	27
1:735$633	—	1:735$633	3$221	$579	—	3$544	$068	24$616	$179	25$015	$184	28
300$932	—	300$932	1$933	$431	$109	1$006	$042	4$355	$183	4$879	$208	29
6:443$067	2$284	6:445$351	4$985	—	—	1$332	$051	31$742	$114	31$087	—	30
1:003$231	—	1:003$231	1$369	$107	—	1$550	$058	7$497	$165	7$956	$172	31
2.225$307	—	2:225$307	3$018	$914	$229	1$252	$059	4$872	$163	4$924	$160	32
3:382$880	266$856	3:649$736	2$567	$352	$088	2$179	$058	7$033	$117	7$331	$123	33
1:790$006	—	1:790$006	1$418	$253	$063	2$152	$058	5$201	$119	5$597	$128	34
1:434$058	—	1:434$058	4$452	1$580	$395	1$773	$055	13$378	$315	13$376	$316	35

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO							
			Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes
36	Leopoldina Railway.	Norte	12:743$098	2:175$754	86$637	52$786	5:419$545	28$353	20$077	177$966
37		Sul do Espirito Santo	753$125	118$518	9$414	—	1:061$419	12$608	4$405	62$923
38		Caravellas e ramal do Alegre	623$557	88$005	11$785	—	2:152$307	22$378	3$334	3$235
39	Corcovado		17:684$884	—	—	—	—	—	—	—
40	Rezende á Bocaina		316$257	130$231	5$038	—	584$583	19$219	—	28$036
41	Bananal		280$584	—	—	—	728$770	1$538	—	—
42	Santos a Jundiahy		18:007$222	5:109$338	458$238	24$715	157:129$688	770$454	459$357	3.203$158
43	Sorocahana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	1:219$554	175$206	398$761	—	2:930$695	74$826	11$684	—
44		Tatuhy a Itararé	947$002	178$043	429$132	—	2:099$576	43$008	7$722	—
45	Baurú á Itapura		281$027	31$245	8$795	1$221	1:057$572	19$635	3$383	—
46	Rio Claro		1:659$618	316$218	146$338	—	8.317$672	111$358	22$867	55$025
47	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	1:984$190	299$787	227$384	—	4 734$163	111$322	61$950	—
48		Jaguára a Araguary	681$[illegible]97	120$4[illegible]5	116$059	—	2:392$296	41$739	39$203	—
49	Quarahim a Itaquy		441$473	52$779	234$307	—	1:440$430	13$433	17$970	215$430
50	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay (a)	710$764	95$456	34$230	1$557	1.770$953	40$456	7$577	191$670
51		Linha de S. Francisco (a)	502$940	42$831	2$351	$341	369$425	18$009	50$202	50$459

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

Total	RECEITAS ACCESSORIAS	RECEITA TOTAL	RECEITA DO TRAFEGO POR			PRODUCTO MÉDIO DE						NUMERO DE ORDEM
			Trem-kilometro	Vehiculo-kilometro	Eixo-kilometro	Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada	Uma tonelada de carga transportada a um kilometro	
20:704$246	—	20:704$246	2$190	$183	—	$317	$044	3$190	$136	4$161	$174	36
2:015$442	—	2:015$442	3:229	$929	$232	4$193	$068	26$690	$402	28$387	$420	37
3:207$691	—	3:207$691	4:861	1$403	—	3$029	$082	21$984	$508	22$068	$512	38
17:684$884	—	17:684$884	—	—	—	1$411	$152	—	—	—	—	39
1:083$367	—	1:083$367	—	—	—	1$144	—	—	—	—	—	40
1:010$892	—	1:010$892	1$924	—	—	2$025	—	14$746	—	—	—	41
185:162$170	228$901	185:391$071	11$336	$519	—	1$399	$038	10$814	$132	11$036	$135	42
4:840$726	36$994	4:877$720	3$046	$396	—	2$186	$039	11$307	$097	12$322	$105	43
3:614$573	19$037	3:633$610	2$212	$325	—	2$889	$040	11$172	$076	12$923	$087	44
1:385$908	—	1:385$908	2$227	$593	—	4$053	$038	14$381	$281	14$709	$229	45
10:665$496	—	10:665$496	4$752	$208	—	2$231	$040	14$982	$095	15$281	$096	46
7:421$705	59$940	7:481$645	2$692	$422	$105	1$438	$042	7$467	$098	7$598	$102	47
3:394$489	95$566	3:490$055	2$089	$365	$091	2$822	$037	11$143	$078	10$667	$083	48
2:418$822	—	2:418$822	3$584	$309	$111	4$848	$079	7$222	$062	7$650	$064	49
2:855$713	—	2:855$713	4$101	$325	$162	6$548	$049	15$924	$084	16$615	$088	50
1:045$648	—	1:045$648	2$411	$614	$307	2$073	$052	9$177	$161	9$965	$176	51

DESPEZAS

Numero de ordem	Designação das estradas	Despezas de administração e direcção geral	Despezas de telegrapho ou telephone	Despezas do trafego: Serviço central	Despezas do trafego: Serviço dos trens	Despezas do trafego: Serviços das estações e armazens	Despezas do trafego: Total	Despezas da: Serviço central	Despezas da: Tracção
	I — DA								
1	Baturité	179:843$376	2:917$650	8:620$240	31.763$330	187.299$324	227:601$894	2:243$040	153:159$840
2	Sobral	42:419$407	—	637$680	13:782$559	68:623$573	83:043$812	—	50:284$997
3	Central do Rio Grande do Norte	14:248$039	4:524$140	3:101$293	4:143$713	30:156$684	37:401$690	3:918$042	47:592$809
4	Great-Western: Natal á Independencia.	63:624$920	8:357$640	13:408$020	9:623$550	28:618$740	51:650$310	10:556$110	46:427$160
5	Great-Western: Conde d'Eu	133:856$170	20:667$890	23:720$570	37:115$760	78:915$390	139:751$720	22:646$270	166:236$120
6	Great-Western: Recife a S. Francisco.	222:430$940	42:183$560	85:209$670	49:938$040	199:192$410	284:340$090	26:030$540	179:399$950
7	Great-Western: Central de Pernambuco	160:998$760	22:267$850	26:314$020	50:250$640	148:919$700	225:484$360	28:251$010	239:403$860
8	Great-Western: Sul de Pernambuco	91:394$640	32:527$550	21:355$500	28:455$040	68:942$060	118:752$600	22:175$450	189:339$050
9	Great-Western: Central de Alagôas e ramal	122:862$450	28:235$840	24:116$150	29:052$720	107:272$900	160:441$770	20:292$020	140:904$660
10	Great-Western: Paulo Affonso	27:981$260	5:836$630	—	3:696$890	9:463$390	13:160$280	3:932$730	8:461$280
11	Great-Western: Ribeirão a Cortez	1:129$930	960$070	21$000	4:187$510	15.347$330	19:555$840	2$840	11:913$360
12	Bahia a S. Francisco	114:515$505	26:184$721	31:375$317	57:842$679	270:907$640	360:125$636	22:560$831	214:253$292
13	Alagoinhas a Propriá	55:312$911	2:222$940	9:633$957	4:030$256	29:657$873	43:322$086	1:339$501	27:230$049
14	S. Francisco	164:853$694	15:409$445	28:006$453	37:573$559	115.093$338	180:673$350	26:460$083	202:230$251
15	Central da Bahia	100:675$640	14:021$741	10:011$215	41:377$575	121:826$442	173:215$232	13.954$064	104:370$831
16	Central do Brazil	1.417:928$118	(d) 2.023:355$918	400:481$305	(d) 3.229.258$089	7.300.591$380	10.930:333$774	259:561$666	3.929:323$351
17	Rio do Ouro	13.702$206	—	—	—	—	149:881$393	—	—
18	Rêde Sul Mineira (c)	234:240$234	27:439$995	—	—	—	575:474$026	—	—
19	Oéste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	63:073$461	—	30:898$900	5:280$833	28:789$210	64:968$943	—	23:094$468
21	Paraná (a)	133:500$941	43:752$562	17:540$000	119:575$247	234:302$540	371:417$787	21:552$479	367:311$504
22	D. Thereza Christina (a)	37:888$396	—	2:285$410	3:817$217	32:552$992	38:655$619	5:573$040	29:621$081
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	400:771$005	31:017$159	139:997$983	223:957$998	800:858$600	1.164:814$671	107:018$392	1.883:817$348
24	Madeira — Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS								
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	30:083$874	2:297$118	—	4:069$497	8:924$403	12:998$900	—	5:415$451
27	Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande	187:942$760	33:034$800	37:464$340	51:473$060	175:672$190	264:609$590	21:932$420	224:419$110
28	Victoria a Minas: Victoria á Itabira	142:661$456	11:153$166	15:221$284	45:661$620	83.512$093	144:394$997	6:131$646	98:211$949
29	Victoria a Minas: Curralinho á Diamantina	—	—	2:393$338	—	(b) 5:732$146	8:175$484	—	—
30	Leopoldina Railway: Leopoldina e ramal.	212:325$950	—	61:257$840	62:949$840	372:966$130	497:173$810	55:183$060	195:869$180
31	Leopoldina Railway: Sumidouro	6:349$390	1:186$880	14:909$940	9.875$300	81:263$810	106:050$050	13:431$360	31:915$920
32	Leopoldina Railway: Barão de Araruama (Prolongamento)	29:383$042	357$120	2:327$700	10:010$170	16:331$390	28:669$260	3:520$000	32:475$410
33	Leopoldina Railway: Carangola	123:634$902	2:678$880	7:603$510	28:194$840	118:466$720	154:265$070	6:891$990	150:008$21[illegible]
34	Leopoldina Railway: S. Eduardo a Itapemirim	51:688$260	525$480	1:611$930	5:959$740	33:423$990	40:995$710	1:461$640	26:14[illegible]$58[illegible]
35	Leopoldina Railway: Central de Macahé	24:403$732	257$490	1:955$070	5:064$370	9:417$030	16:436$470	—	8:241$41[illegible]

(a) Pertence á Rede de Viação Paraná-Santa Catharina ; (b) Incluido o serviço dos trens ; (c) Despeza correspondente a onze mezes ; (d) Telegrapho e illuminação.

TOTAES

Quadro n. 22

Locomoção					Despezas da via permanente				Numero de ordem
Officinas e depositos				Total	Serviço central	Conservação	Edificios e dependencias	Total	
Reparação de locomotivas	Reparação de carros de passageiros	Reparação de vagões	Diversas						
UNIÃO									
169:672$950	28:950$145	97:589$817	2:691$365	454:307$157	14:974$620	284:448$508	7:382$665	306:845$793	1
31:014$270	4:714$200	14:527$072	—	100:540$539	—	95:807$775	482$580	93:200$355	2
11:425$319	916$775	761$124	21:516$393	86:130$462	2:418$230	50:906$180	6:685$525	60:009$835	3
18:512$560	7:640$240	14:400$470	1:897$380	99:433$920	15:440$510	90:750$340	5:755$090	111:945$940	4
48:471$050	20:004$250	37:704$420	4:671$110	299:733$220	25:393$640	105:523$990	26:059$430	156:982$060	5
60:514$180	24:974$530	47:072$470	7:965$890	345:957$560	31:401$730	127:021$430	22:848$250	181:271$410	6
72:092$330	20:753$090	56:079$210	7:384$400	432:965$300	26:495$270	165:620$710	22:339$980	213:455$960	7
31:285$550	12:911$720	24:336$260	5:744$670	285:702$700	28:558$000	144:555$270	12:227$360	185:340$630	8
30:380$510	16:252$550	30:633$120	4:100$450	251:563$310	29:338$960	95:812$990	18:515$490	143:667$440	9
11:812$110	450$300	9:696$260	837$880	35:190$560	14$110	22:692$220	3:906$790	26:613$120	10
1:957$420	807$840	1:522$540	428$040	16:632$140	1:842$400	16:676$560	293$680	18:812$640	11
99:915$305	19:636$437	39:568$547	86:095$113	482:029$615	12:468$974	138:429$175	12:111$356	162:949$505	12
13:173$731	4:645$620	7:866$055	512$333	54:767$589	5:841$486	48:401$571	5:496$480	59:739$546	13
164:006$232	36:269$462	91:503$139	124:666$516	615:135$386	17:453$563	210:269$704	2:030$292	229:753$559	14
—	—	—	194:186$031	312:510$926	8:317$387	9:451$733	207:783$314	225:552$434	15
3.335:078$373	1.246:052:700	1.732:015$536	—	15.482:931$626	271:265$281	7.360:312$942	1.035:757$189	8.667:335$412	16
—	—	—	—	207:333$688	—	—	—	313:710$725	17
—	—	—	—	1.130:031$133	—	—	—	1.079:150$772	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	60:321$709	83:416$177	4:732$689	72:924$222	8:605$705	86:262$616	20
64:621$684	13:425$962	72:307$053	30:567$058	578:785$740	21:326$639	476:816$745	31:513$805	520.657$189	21
	33:861$726			60:055$847	7:601$432	138:843$305	—	146:444$737	22
—	—	—	1.102:130$920	3.092:966$660	64:530$770	1.626:541$717	64.920$260	1.755:992$747	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	23:934$514	29:349$905	—	39:425$032	—	39:425$032	26
59:552$180	24:577$500	46:324$160	7:355$250	384:160$920	41:795$670	145:264$120	19:831$660	206:801$450	27
47:650$032	30:898$126	56:347$190	—	239:238$943	17:062$908	399:801$031	—	416:864$369	28
—	—	—	—	4:304$386	—	—	—	10.706$601	29
—	—	—	281:665$340	532:717$580	68:305$120	410:807$120	63:505$570	542:707$810	30
14:272$280	3:154$520	7:855$540	1:474$240	72:103$830	16:625$230	179:559$560	10:470$332	206:664$622	31
—	—	—	9:513$960	45:509$370	3:757$550	55:572$750	1:967$150	61:297$450	32
—	—	—	102:783$560	259:683$763	14:378$610	277:871$150	16:859$700	309:109$550	33
—	—	—	21:895$260	49:502$480	6:067$400	162:945$420	12:110$180	1[illegible]1:123$060	34
—	—	—	11:915$000	20:157$310	3:109$660	41:030$460	1:180$210	45:410$330	35

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DESPEZAS DE ADMINISTRAÇÃO E DIRECÇÃO GERAL	DESPEZAS DE TELEGRAPHO OU TELEPHONE	DESPEZAS DO TRAFEGO				DESPEZAS DA	
				Serviço central	Serviço dos trens	Serviço das estações e armazens	Total	Serviço central	Tracção
36	Leopoldina Railway — Norte. Praia Formosa ao Entroncamento	25:695$950	—	7:856$830	64:431$090	136:383$450	208:671$400	—	199:872$510
37	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	45:591$630	2:988$480	1:239$610	9:546$840	26:275$540	37:061$990	6:817$240	30:873$950
38	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal do Alegre	—	10:777$090	4:561$400	5:560$320	39:398$740	49:520$460	4:402$300	18:244$450
39	Corcovado	6:556$000	—	—	—	—	5:700$000	—	—
40	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal	8:400$000	—	—	—	—	8:315$500	—	—
42	Santos a Jundiahy	473:424$290	278:817$110	157:288$370	265:411$280	3.176:423$600	3.599:123$250	141:824$120	2.799:014$120
43	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito ao Salto Grande	54:379$219	—	—	—	—	110:586$919	—	—
44	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	62:714$791	—	—	—	—	125:599$398	—	—
45	Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura	43:393$200	14:202$990	—	—	—	185:883$380	—	—
46	Rio Claro	249:303$579	170:404$137	91:851$277	182:186$728	813:072$974	1.087:110$999	84:459$595	880:539$969
47	Mogyana — Rib. Preto a Jaguára e ramal de Caldas	61:035$591	95:920$526	8:301$722	78:055$249	294:554$735	380:911$706	7:860$984	448:848$432
48	Mogyana — Jaguára a Araguary	56:371$711	43:398$106	9:202$121	42:057$699	110:271$651	161:531$471	3:987$718	249:766$968
49	Quarahim a Itaquy	35:171$435	5:703$974	968$105	3:578$750	49:526$832	53:201$987	—	79:711$694
50	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay (a)	173:614$028	—	30:355$934	168:837$968	207:513$737	406:757$639	26:550$994	294:720$049
51	S. Paulo-Rio Grande — Linha de São Francisco (a)	19:909$189	426$877	6:050$535	5:310$106	15:329$348	26:689$989	4:225$451	17:406$430

OCOMOÇÃO					DESPEZAS DA VIA PERMANENTE				NUMERO DE ORDEM
Officinas e depositos				Total	Serviço central	Conservação	Edificios e dependencias	Total	
Reparação de locomotivas	Reparação de carros de passageiros	Reparação de vagões	Diversas						
—	—	—	90:287$000	290:159$510	—	—	—	130:565$890	36
—	—	—	22:406$430	60:102$620	3:722$100	81:441$610	—	85:163$710	37
—	—	—	15:717$870	38:364$620	12:529$420	86:837$520	—	99:366$940	38
—	—	—	—	33:743$490	—	—	—	11:126$000	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	10:961$050	—	—	—	20:509$690	41
—	—	—	3.656:049$320	6.596:887$560	142:007$300	1.687:548$670	2.153:466$970	3.983:112$940	42
—	—	—	—	352:305$137	—	—	—	255:580$894	43
—	—	—	—	363:825$872	—	—	—	223:721$148	44
—	—	—	—	203:139$585	—	—	—	351:309$602	45
—	—	—	697:595$949	1.662:595$513	66:851$280	1.232:093$986	252:228$650	1.551:176$916	46
—	—	—	188:157$961	644:867$377	13:131$846	447:318$130	108:820$841	569:270$817	47
—	—	—	97:715$596	351:470$282	7:154$050	367:437$183	43:013$938	417:605$471	48
—	—	—	138:240$727	217:952$421	—	78:883$628	9:187$989	88:071$617	49
166:539$420				487:810$463	42:357$517	842:444$905	55:313$048	940:115$470	50
4:693$218	2:310$935	257$989	—	28:897$023	1:928$194	62:651$223	945$273	65:594$690	51

Continuação **DESPEZAS TOTAES** *Quadro n. 22*

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TOTAL DO CUSTEIO	DESPEZAS ACCESSORIAS	DESPEZA TOTAL	RELAÇÃO POR CENTO							
				Administração	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via permanente	Total do custeio	Despezas accessorias	Total geral
I — DA UNIÃO											
Baturité	1.171:606$170	140:573$582	1.312:179$752	13,70	0,22	17,35	34,63	23,39	89,29	10,71	100,00
Sobral	322:294$113	53:934$711	376:228$824	11,27	—	22,07	26,73	25,59	85,66	14,34	100,00
Central do Rio Grande do Norte	202:314$166	—	202:314$166	7,03	2,23	18,48	42,61	29,65	100,00	—	100,00
Great-Western: Natal á Independencia	335.012$730	15:604$040	350:616$770	18,15	2,38	14,73	28,36	31,93	95,55	4,45	100,00
Great-Western: Conde d'Eu	750:991$060	41:173$210	792:164$270	16,89	2,61	17,64	37,83	19,81	94,78	5,20	100,00
Great-Western: Recife ao S. Francisco	1.076:183$560	114:637$990	1.190:821$550	18,68	3,54	23,88	29,05	15,22	90,37	9,63	100,00
Great-Western: Central de Pernambuco	1.055:172$230	80:802$010	1.135:974$240	14,17	1,95	19,85	38,11	18,79	92,88	7,12	100,00
Great-Western: Sul de Pernambuco	716:808$120	38:852$890	755:661$010	12,49	4,30	15,72	37,82	24,53	94,86	5,14	100,00
Great-Western: Central de Alagôas e ramal	706:770$810	47:484$360	754:255$170	16,29	3,74	21,27	33,36	19,05	93,71	6,29	100,00
Great-Western: Paulo Affonso	108:831$850	1:778$150	110:610$000	25,30	5,32	11,90	31,81	24,0	98,39	1,61	100,00
Great-Western: Ribeirão a Côrtez	57:090$650	—	57:090$650	1,98	1,68	34,26	29,13	32,95	100,00	—	100,00
Bahia a S. Francisco	1.145:804$982	8:444$450	1.151:249$432	9,91	2,34	31,18	41,75	14,10	99,28	0,72	100,00
Alagoinhas a Propriá	215:365$072	4:222$218	219:587$290	25,18	1,01	19,72	24,95	27,20	98,06	1,94	100,00
S. Francisco	1.235:825$734	12:666$666	1.248:492$400	13,20	1,23	14,47	51,69	18,40	98,99	1,01	100,00
Central da Bahia	831:975$973	9:044$515	841:020$188	12,69	1,67	20,59	37,15	26,86	98,92	1,08	100,00
Central do Brazil	38.521:884$848	—	38.521:884$848	3,68	(a) 5,25	(a) 28,38	40,19	22,50	100,00	—	100,00
Rio do Ouro	684:628$012	—	684:628$012	2,00	—	21,89	30,28	45,82	100,00	—	100,00
Rêde Sul Mineira	3.076:336$160	—	3.076:336$160	8,50	0,89	18,71	36,73	35,08	100,00	—	100,00
Oéste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Goyaz — Formiga a Bambuhy	300:721$197	—	300:721$197	21,97	—	21,60	27,74	28,69	100,00	—	100,00
Paraná	1.657:114$219	2.518:262$065	4.175:376$284	3,20	1,05	8,90	13,86	12,68	39,69	60,31	100,00
D. Thereza Christina	292:044$599	—	292:044$599	12,97	—	13,23	23,04	50,14	100,00	—	100,00
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	6.445:562$251	—	6.445:562$251	6,22	0,48	18,07	47,99	27,24	100,00	—	100,00
Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO											
Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Caxias a Cajazeiras	114:154$889	—	114:154$889	26,36	2,01	11,38	25,72	34,53	100,00	—	100,00
Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande	1.076:640$220	11:689$070	1.088:329$290	17,27	3,03	21,31	35,37	19,01	98,92	1,08	100,00
Victoria a Minas: Victoria á Itabira	954:363$131	—	954:363$131	14,94	1,15	15,12	25,08	43,67	99,96	—	100,00
Victoria a Minas: Curralinho á Diamantina	23:276$171	6:000$000	29:276$171	—	—	27,92	14,70	36,88	79,50	20,50	100,00
Leopoldina Railway: Leopoldina e ramal	1.784:925$150	—	1.784:925$150	11,87	—	27,86	29,85	30,42	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway: Sumidouro	392:354$802	—	392:354$802	1,62	0,30	27,03	18,38	52,67	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway: Prolongamento da Barão de Araruama	165.216$242	—	165:216$242	17,78	0,22	17,35	27,55	37,10	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway: Carangola	819:372$165	37:738$820	857:110$985	13,94	0,30	17,39	29,27	34,85	95,75	4,25	100,00
Leopoldina Railway: S. Eduardo a Itapemirim	323:834$990	8:036$880	331:901$870	15,57	0,16	12,35	14,91	54,57	97,56	2,44	100,00
Leopoldina Railway: Central de Macahé	106:665$332	—	106:665$332	22,88	0,24	15,41	18,90	42,57	100,00	—	100,00

(a) Telegrapho e illuminação.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TOTAL DO CUSTEIO	DESPEZAS ACCESSORIAS	DESPEZA TOTAL	RELAÇÃO POR CENTO							
				Administração	Telégrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via permanente	Total do custeio	Despezas accessorias	Total geral
Leopoldina Railway — Norte. Praia Formoza ao Entroncamento .	655:092$750	—	655:092$750	3,92	—	31,85	44,29	19,94	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo.	230:908$430	—	230:908$430	19,74	1,29	16,05	26,03	36,89	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Caravellas e ramal do Alegre	198:029$110	—	198:029$110	—	5,44	25,01	19,37	50,18	100,00	—	100,00
Corcovado.	57:125$490	—	57:125$490	11,48	—	9,98	59,06	19,48	100,00	—	100,09
Rezende á Bocaina.	64:054$506	—	64:054$506	—	—	—	—	—	100,00	—	100,00
Bananal	48:186$240	—	48:186$240	17,44	—	17,26	22,74	42,56	100,00	—	100,00
Santos a Jundiahy.	14.931:365$150	454:959$440	15.386:324$590	3,07	1,82	23,39	42,88	25,89	97,05	2,95	100,00
Sorocabana e Ituaoa — Capão Bonito ao Salto Grande.	772:852$169	21:416$974	794:269$143	6,85	—	13,92	44,35	32,18	97,30	2,70	100,00
Sorocabana e Ituaoa — Tatuhy a Itararé. . .	775:861$209	32:060$750	807:921$959	7,76	—	15,55	45,03	27,69	96,03	3,97	100,00
Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura.	797:928$757	—	797:928$757	5,45	1,78	23,29	25,46	44,02	100,00	—	100,00
Rio Claro	4.720:591$144	47:213$540	4.767:804$684	5,23	3,57	22,81	34,87	32,53	99,01	0,99	100,00
Mogyana — R. Preto a Jaguára e ramal de Caldas .	1.752:011$817	—	1.752:011$817	3,48	5,48	21,74	36,81	32,49	100,00	—	100,00
Mogyana — Jaguára a Araguary.	1.030:377$041	—	1.030:377$041	5,47	4,21	15,68	34,11	40,53	100,00	—	100,00
Quarahim a Itaqny	400:101$434	—	400:101$434	8,79	1,42	13,30	54,48	22,01	100,00	—	100,00
S. Paulo e Rio Grande — Itararé a Uruguay (a)	2.008:297$601	53:367$440	2.061:665$041	8,42	—	19,73	23,66	45,60	97,41	2,59	100,00
S. Paulo e Rio Grande — Linha de S.Francisco (a)	141:517$768	6:444$054	147:931$822	13,45	—	18,04	19,53	44,62	95,64	4,36	100,00

(a) Pertence á Rêde de Viação Paraná-Santa Catharina.

DESPEZAS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DESPEZAS POR KILOMETRO							
		Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanento	Total do custeio	Despezas accessorias	Total geral
	I — DA								
1	Baturité	484$222	7$855	613$052	1:223$205	861$490	3:192$824	340$172	3:532$996
2	Sobral	177$013	—	346$535	419$548	401$813	1:344$909	225$066	1:569$975
3	Central do Rio Grande do Norte	170$524	54$146	447$631	1:030$825	718$216	2:421$355	—	2:421$355
4	Great-Western — Natal á Independencia	388$717	16$639	333$881	580$816	653$901	1:973$954	74$077	2:048$031
5	Great-Western — Conde d'Eu	809$806	125$037	845$473	1:313$334	949$714	4:543$364	240$090	4:792$454
6	Great-Western — Recife ao S. Francisco	1:900$306	115$259	2:502$396	2:773$451	1:453$206	8:744$618	801$888	9:546$506
7	Great-Western — Central de Pernamhuco	703$035	97$244	984$690	1:890$769	932$167	4:607$955	352$834	4:960$819
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	516$942	57$174	722$990	1:473$857	955$818	3:726$781	170$227	3:897$008
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	819$083	188$238	1:030$612	1:677$080	957$782	4:711$795	316$563	5:028$358
10	Great-Western — Paulo Affonso	241$523	50$811	113$595	303$752	229$714	939$395	15$348	954$744
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	30$430	33$502	682$410	580$386	656$476	1:992$204	—	1:992$204
12	Bahia a S. Francisco	930$038	212$658	2:924$759	3:914$803	1:323$394	9:305$652	68$581	9:374$233
13	Alagoinhas a Propriá	554$176	22$284	431$277	549$009	598$850	2:158$596	42$325	2:201$221
14	S. Francisco	364$471	34$058	399$445	1:426$314	507$955	2:732$253	28$004	2:760$257
15	Contral da Bahia	336$877	41$281	547$007	986$897	712$285	2:627$347	28$563	2:655$910
16	Central do Brazil	792$581	1:130$999	6:109$745	8:654$517	4:844$793	21:532$635	—	21:532$635
17	Rio do Ouro	101$068	—	1:105$540	1:529$314	2:313$961	5:049$883	—	5:049$883
18	Rêde Sul Mineira	271$530	28$197	591$350	1:161$206	1:108$922	3:161$205	—	3:161$205
19	Oeste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	635$931	—	625.302	802$850	830$246	2:894$332	—	2:894$332
21	Paraná *(a)*	320$146	104$922	890$600	1:387$975	1:270$162	3:973$895	6:038$998	10:012$893
22	D. Thereza Christina *(a)*	320$328	—	327$323	534$743	1:240$048	2:472$942	—	2:472$942
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	192$550	14$902	559$633	1:486$009	843$653	3:096$757	—	3:096$757
24	Madeira - Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS								
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	385$691	29$450	166$652	376$282	505$449	1:463$524	—	1:463$524
27	Recife ao Limoeiro e ramal de Campina Grande	763$491	43$723	1:099$449	1:474$812	794$267	4:178$652	—	4:178$652
28	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	377$772	20$536	382$364	633$648	1:103$877	2:527$197	—	2:527$197
29	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	343$503	180$856	453$639	978$003	—	978$003
30	Leopoldina-Railway — Leopoldina e ramal	556$365	—	1:303$464	1:306$650	1:422$843	4:679$622	—	4:679$622
31	Leopoldina-Railway — Sumidouro	551$369	—	630$412	979$264	2:054$619	4:215$694	—	4:215$694
32	Leopoldina-Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	571$309	6$942	557$333	881$707	1:191$630	3:211$821	—	3:211$821
33	Leopoldina-Railway — Carangola e ramaes	554$417	12$012	691$772	1:164$501	1:386$141	3:808$843	169$232	3:978$076
34	Leopoldina-Railway — S. Eduardo a Itapemirim	551$416	5$636	439$726	530$971	1:942$755	3:473$504	86$527	3:560$031
35	Leopoldina-Railway — Central de Macahé	560$350	5$917	377$745	463$258	1:043$627	2:451$397	—	2:451$397

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

MÉDIAS

Quadro n. 23

RAFEGADO			PESO UTIL TOTAL TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	PESOS MORTOS DOS			PESO BRUTO TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	CUSTO EM RÉIS DO TRANSPORTE DE				NUMERO DE ORDEM
De custeio por trem-kilometro	De custeio por vehiculo kilometro	De custeio por eixo-kilometro		Carros-kilometro em serviço de passageiros	Vagões-kilometro em serviço de mercadorias	Vagões-kilometro em serviço de bagagens, animaes, etc.		Uma tonelada-kilometro de peso bruto	Um passageiro-kilometro	Uma tonelada-kilometro de mercadoria	Uma tonelada-kilometro de carga	
UNIÃO												
4$563	$515	$128	6.478.737	4.456.712	8.287.792	1.793.047	20.996.288	056	028	136	154	1
2$684	$146	$073	4.174.056	2.160.147	3.025.102	5.246.905	14.006.300	022	020	058	069	2
8$350	1$526	$763	508.184	—	—	—	—	—	077	330	—	3
3$629	$205	$103	2.240.651	1.529.554	3.322.478	528.784	7.631.467	044	035	118	124	4
2$090	$174	$087	5.342.202	6.159.707	7.309.793	2.097.640	20.909.317	036	044	089	108	5
2$980	$122	$061	21.707.144	17.748.298	20.112.707	5.702.978	65.271.127	016	016	037	041	6
2$548	$152	$076	10.781.516	16.453.731	12.274.869	5.631.157	45.141.273	023	023	056	071	7
2$937	$149	$074	9.410.427	8.224.506	9.252.226	3.617.330	30.504.489	023	024	049	059	8
2$502	$175	$088	7.005.537	4.847.530	8.075.287	2.491.800	22.420.154	031	022	072	086	9
7$059	$164	$232	215.236	117.217	567.312	78.700	978.465	111	131	403	455	10
1$783	$165	$082	695.811	370.536	577.710	300.795	1.944.852	029	022	051	067	11
4$298	$340	$164	6.404.065	10.109.926	8.111.187	5.233.306	29.858.484	038	027	108	151	12
4$626	$530	$200	883.861	798.409	949.385	767.512	3.399.167	063	030	147	216	13
3$967	$419	$105	11.625.721	2.850.051	1.249.044	5.031.691	20.756.507	059	026	076	098	14
4$989	$351	$150	3.944.030	2.826.168	3.843.774	2.522.308	13.136.280	063	050	140	187	15
3$410	$206	$052	477.660.665	1.173.774.291	167.254.134		1.818.689.090	021	022	047	060	16
3$778	1$490	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
2$681	$369	—	35.447.943	14.738.671	14.367.752	24.345.278	88.889.644	034	203	136	051	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
6$626	1$836	$146	511.857	—	475.445	305.064	—	—	150	295	467	20
2$385	$164	$076	26.746.623	9.190.653	27.284.305	3.668.013	66.889.594	024	022	051	058	21
4$694	$277	$145	618.410	1.066.338	3.843.775	732.196	6.260.719	046	022	409	169	22
1$942	$255	$067	104.726,308	40.494,169	149.041.458	49.061.416	343.323.351	019	020	040	055	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
PELA UNIÃO												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
3$862	$937	$242	397.343	253.344	431.340	—	—	—	083	242	—	26
2$853	$164	$082	12.072.413	9.250.961	12.927.714	3.694.515	37.045.603	028	024	063	072	27
4$581	$843	$211	2.851.776	—	3.356.432	—	—	—	187	169	231	28
6$280	1$411	$352	10.103	43.931	94.113	—	157.147	148	072	1.308	—	29
3$621	—	—	17.255.476	—	—	—	—	—	—	—	—	30
5$754	$450	—	403.627	—	—	—	—	—	—	—	—	31
4$356	1$319	$331	259.613	397.276	144.106	403.010	1.209.005	136	308	120	460	32
2$891	$396	$099	4.798.424	2.349.132	8.070.530	1.332.203	17.050.289	049	048	137	160	33
2$797	$489	$122	855.189	1.307.141	1.746.162	1.029.370	4.937.852	065	076	231	312	34
7$610	2$701	$675	109.001	154.369	85.037	113.018	461.425	231	369	31[illegible]	[illegible]78	35

2042 17

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		DESPEZAS POR KILOMETRO							
			Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total do custeio	Despezas accessorias	Total geral
36	Leopoldina Railway	Norte. Praia Formosa a Entroncamento	—	—	—	—	—	—	—	—
37		Sul do Espirito Santo	381$465	25$004	310$098	502$879	712$565	1:932$011	—	1:932$011
38		Caravellas e ramal do Alegre	—	153$811	706$757	547$541	1:418$170	2:826$279	—	2:826$279
39	Corcovado		1:714$436	—	1:490$586	8:824$131	2:909$518	14:938$674	—	14:938$674
40	Rezonde á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal		300$000	—	296$982	391$466	732$488	1:720$936	—	1:720$936
42	Santos a Jundiahy		3:405$930	2:005$878	25:892$973	47:459$623	28:655$488	107:419$892	3:273$089	110:692$981
43	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	249$445	—	507$279	1:616$078	1:172$388	3:545$190	98$243	3:643$433
44		Tatuhy a Itararé	250$859	—	502$383	1:455$262	894$359	3:103$363	128$239	3:231$602
45	Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura		139$513	35$331	462$397	505$322	842$334	1:984$897	—	1:984$897
46	Rio Claro		300$207	205$198	1:309$081	2:002$070	1:867$903	5:684$459	56$854	5:741$313
47	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	227$744	357$935	1:421$312	2:403$221	2:124$145	6:537$357	—	6:537$357
48		Jaguára a Araguary	200$611	151$411	574$846	1:250$784	1:486$140	3:666$822	—	3:666$822
49	Quarabim a Itaquy		200$296	32$483	302$977	1:241$205	501$555	2:278$519	—	2:278$519
50	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay *(a)*	233$037	—	557$765	668$908	1:280$129	2:753$869	73$179	2:827$048
51		Linha de S. Francisco *(a)*	207$051	4$439	277$570	300$522	682$169	1:471$751	67$016	1:538$767

(a) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

TRAFEGADO			PESO UTIL TOTAL TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	PESOS MORTOS DOS			PESO BRUTO TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	CUSTO EM RÉIS DO TRANSPORTE DE				NUMERO DE ORDEM
De custeio por trem-kilometro	De custeio por vehiculo kilometro	De custeio por eixo-kilometro		Carros kilometro em serviço de passageiros	Vagões-kilometro em serviço de mercadorias	Vagões-kilometro em serviço de bagagens, animaes, etc.		Uma tonelada-kilometro de peso bruto	Um passageiro-kilometro	Uma tonelada-kilometro de mercadoria	Uma tonelada-kilometro de carga	
—	—	—	3.866.491	—	—	—	—	—	017	069	106	36
3$095	$820	$222	427.709	—	—	—	—	—	—	—	—	37
4$216	1$217	—	355.178	—	—	—	—	—	—	—	—	38
3$763	3$763	1$881	—	—	—	—	—	—	382	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
3$280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
6$576	$301	$105	171.630.849	172.403.675	353.953.691	—	—	—	038	075	—	42
2$047	$290	$072	7.716.782	6.740.426	10.717.899	3.961.080	29.136.187	026	025	071	085	43
1$774	$279	$070	7.919.662	5.123.052	12.066.331	4.870.842	29.979.887	025	025	076	086	44
3$094	$517	$136	1.734.072	4.237.643	7.655.408	1.551.478	15.178.601	052	030	360	406	45
2$349	$111	$055	78.312.139	—	—	—	—	—	010	053	055	46
2$371	$372	$093	14.707.507	9.423.783	14.741.032	7.167.004	46.039.326	038	030	084	099	47
2$256	$304	$098	9.290.702	4.140.373	9.076.063	3.412.668	25.919.806	039	035	033	095	48
3$378	$291	$104	4.704.854	—	4.905.964	2.898.142	—	—	032	063	078	49
3,954	$313	$156	16.448.802	7.647.235	15.815.584	3.713.232	43.624.853	046	043	080	097	50
3$128	$834	$132	290.384	374.605	327.964	27.332	1.020.285	138	070	321	327	51

Quadro n. 24

RESULTADOS DO TRAFEGO

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA			DESPEZA			RELAÇÃO POR CENTO	
	Do trafego	Accessoria	Total	Do custeio	Accessoria	Total	Da despeza do custeio para a receita do trafego	Da despeza total para a receita total
I — DA UNIÃO								
Baturité	1.607:529$062	—	1.607:529$062	1.171:606$170	140:573$582	1.312:179$752	72,88	81,62
Sobral	599:005$040	—	599:005$040	322:294$113	53:934$712	376:228$824	53,80	62,80
Central do Rio Grande do Norte	103:772$500	—	103:772$500	202:314$166	—	202:314$166	194,95	194,95
Great-Western — Natal á Independencia	313.577$090	318$170	313:895$260	337:934$980	12:681$790	350:616$770	107,77	111,70
Great-Western — Conde d'Eu	870:266$670	530$320	870.796$990	750:991$060	41:173$210	792:164$270	86,29	90,97
Great-Western — Recife a S. Francisco	2.451:445$140	834$900	2.452:280$040	1.090:794$890	100:026$660	1.190:821$550	44,50	48,56
Great-Western — Central de Pernambuco	1.693:277$140	798$530	1.694:075$670	1.055:172$230	80:802$010	1.135:974$240	62,32	67,06
Great-Western — Sul de Pernambuco	808:706$610	506$320	809:212$930	722:652$730	33:008$360	755:661$010	89,36	93,38
Great-Western — Central de Alagôas e ramal	1.018:339$910	585$620	1.018:925$530	706:770$310	47:484$360	754:255$170	69,40	74,02
Great-Western — Paulo Affonso	43:593$410	12$390	43:605$800	108:831$850	1:778$150	110:610$000	249,65	233,66
Great-Western — Ribeirão a Cortez	58:465$230	27$210	58:492$440	57:090$650	—	57:090$650	97,65	97,60
Bahia a S. Francisco	1.040:918$428	705$656	1.041:624$084	1.145:804$982	8:444$450	1.154:249$432	110,00	110,81
Alagoinhas a Propriá	137:576$687	215$164	137:791$851	215:365$072	4:222$218	219:587$290	156,54	159,36
S. Francisco	1.236:903$418	8:570$600	1.245:474$018	1.235:825$734	12:666$666	1.248:492$400	99,91	100,30
Central da Bahia	937:148$290	46:033$220	983:181$510	831:975$073	9:044$515	841:020$488	88,78	85,54
Central do Brazil	29.228:299$757	220:266$629	29.448:566$386	38.521:884$848	—	38.521:884$848	131,79	130,81
Rio do Ouro	419:615$300	1:622$792	421:258$092	684:628$012	—	684:628$012	163,15	162,52
Rede Sul Mineira	3.475:300$951	94:311$010	*a)* 3.569:611$961	—	—	—	—	—
Oeste de Minas	3.224:942$811	24:253$247	3.249:196$058	—	—	—	—	—
Goyaz — Formiga a Bambuhy	100:446$750	—	100:446$750	300:721$197	—	300:721$197	299,38	299,38
Paraná *(b)*	4.682:356$807	—	4.682:356$807	1.657:114$219	2.518:262$065	4.175:376$284	35,39	91,37
D. Thereza Christina *(b)*	83:075$850	—	83:075$850	131:048$018	9:000$000	140:048$018	157,74	168,53
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	10.711:041$160	—	10.711:041$160	6.445:562$251	—	6.445:562$251	60,17	60,17
Madeira — Mamoré	128:681$222	—	128:681$222	—	—	—	—	—
II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO								
Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
Caxias a Cajazeiras	107:344$417	3:010$885	110:355$302	114:154$889	—	114:154$889	106,34	103,44
Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande	1.724:554$390	820$350	1.725:374$740	1.088:329$290	—	1.088:329$290	63,11	63,08
Victoria a Minas — Victoria á Itabira	655:439$257	—	655:439$257	954:363$431	—	954:363$431	145,60	145,60
Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	7:162$187	—	7:162$187	23:276$471	6:000$000	29:276$471	324,98	408,75
Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	2.457:547$080	871$540	2.458:418$620	1.784:925$150	—	1.784:925$150	72,63	72,61
Leopoldina Railway — Sumidouro	93:370$749	—	93:370$749	392:354$802	—	392:354$802	420,21	420,21
Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	144:469$803	—	144:469$803	165:216$242	—	165:216$242	144,33	144,32
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	754:882$310	59:508$908	813:891$218	840:372$165	37:738$820	887:110$985	112,59	103,9[illegible]
Leopoldina Railway — S. Eduardo a Itapemirim	167:724$205	—	167:724$205	323:834$990	8:066$880	331:901$870	193,08	197,8[illegible]
Leopoldina Railway — Central de Macahé	62.398$773	—	62:398$773	105:665$332	—	106:665$332	170,94	170,9[illegible]

(a) Foram excluidas as receitas do mez de janeiro por não estar ainda neste periodo constituida a rêde.
(b) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA			DESPEZA			RELAÇÃO POR CENTO	
	Do trafego	Accessoria	Total	Do custeio	Accessoria	Total	Da despeza do custeio para a receita do trafego	Da despeza total para a receita total
Leopoldina Railway — Norte. Praia Formosa ao Entroncamento	1.013:804$153	—	1.013:804$153	655:092$750	—	655:092$750	64,61	64,61
Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	240:879$580	—	240:879$580	230:908$430	—	230:908$430	95,86	95,86
Leopoldina Railway — Caravellas e ramal do Alegre	228:329$900	—	228:329$900	198:029$110	—	198:029$110	86,72	86,72
Corcovado	67.627$000	—	67:627$000	57:125$490	—	57:125$490	84,47	84,47
Rezende á Bocaina	42:045$500	—	42:045$500	64:054$506	—	64:054$506	152,34	152,34
Bananal	28:305$000	—	28:305$000	48:186$240	—	48:186$240	170,23	170,23
Santos a Jundiahy	25.737:541$530	31:817$300	25.762:358$830	14.931:365$150	454:959$440	15.386:324$590	58,01	59,70
Sorocabana e Ituana — Capão Bonito ao Salto Grande	1.053:342$090	8:049$910	1.061:392$000	772:852$169	21:416$974	794:269$143	73,37	74,83
Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	903:638$600	4:759$150	903:428$050	775:861$209	32:060$750	807:921$959	85,84	88,93
Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura	574:181$840	—	574:181$840	797:928$757	—	797:928$757	138,96	138,96
Rio Claro	8.826:340$380	30:693$588	8.857:033$968	4.720:591$144	47:213$540	4.767:804$684	53,48	53,83
Mogyana — Ribeirão Preto á Jaguára e ramal de Caldas	1.989:017$005	16:064$047	2.005:081$052	1.752:011$817	—	1.752:011$817	88,08	87,37
Mogyana — Jaguára a Araguary	953:851$560	26:853$396	980:705$456	1.030:377$041	—	1.030:377$041	108,02	105,06
Quarahim a Itaquy	424:503$403	—	424:503$403	400:101$434	—	400:101$434	94,25	94,25
S. Paulo-Rio Grande — Itararé ao Uruguay *(b)*	2.082:568$102	—	2.082:568$102	2.008:297$601	53:367$440	2.061:665$041	96,43	98,99
S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco *(b)*	100:545$351	—	100:545$351	141:517$768	6:444$054	147:961$822	140,75	147,15

(b) Faz parte da rêde Paraná - Santa Catharina

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO		RECEITA TOTAL DO TRAFEGO EM		DESPEZA TOTAL DO CUSTEIO EM	
		1910	1909	1910	1909	1910	1909
	I — DA						
1	Baturité	—	345,330	1.607:529$062	1.282:378$364	1.171:606$170	695:586$130
2	Sobral	—	216,280	500:005$040	497:848$670	322:294$113	271:984$829
3	Central do Rio Grande do Norte	—	55,252	103:772$500	71:608$600	202:314$166	136:740$988
4	Great Western — Natal á Independencia	—	171,197	313:577$090	247:441$130	335:012$730	313:125$210
5	Great Western — Conde d'Eu	—	165,000	870:266$670	836:280$450	750:991$060	838:490$670
6	Great Western — Recife a S. Francisco	—	124,739	2.451:445$140	2.441:199$380	1.076:133$560	1.016:318$550
7	Great Western — Central de Pernambuco	—	244,813	1.693:277$140	1.558:044$150	1.055:172$230	1.143:570$750
8	Great Western — Sul de Pernambuco	—	193,908	808:706$610	622:191$390	716:808$120	703:611$810
9	Great Western — Central de Alagôas e ramal	—	150,000	1.018:339$910	976:820$560	706:770$810	764:639$260
10	Great Western — Paulo Affonso	—	115,863	43:593$110	48:496$380	108:831$850	118:808$920
11	Great Western — Ribeirão a Cortez	—	23,657	58:465$230	72:964$210	57:090$650	50:376$930
12	Bahia a S. Francisco	—	123,340	1.041:624$084	969:764$422	1.145:804$982	840:664$157
13	Alagoinhas a Propriá	—	83,020	137:791$851	104:446$580	215:365$072	173:460$283
14	S. Francisco	—	452,310	1.245:474$018	1.093:584$935	1.235:825$734	947:914$488
15	Central da Bahia	—	316,660	983:181$510	848.642$521	831:975$973	724:998$764
16	Central do Brazil	—	1.668,916	29.448:566$336	30.996:677$887	38.521:881$848	31.262:510$388
17	Rio do Ouro	—	131,589	421:258$092	360:437$411	684:624$012	530:465$340
18	Rêde Sul-Mineira	—	—	3.569:611$961	—	—	—
19	Ooste de Minas	—	921,096	3.249:196$058	2.831:336$460	—	2.115:727$512
20	Goyaz — Formiga a Bambuhy	—	81,706	100:446$750	66:259$960	300:721$197	200:249$547
21	Paraná (*a*)	—	416,382	4.682:356$807	4.517:296$116	1.657:114$219	1.596:830$102
22	D. Thereza Christina (*a*)	—	117,740	143:092$730	132:006$725	292:044$599	344:455$003
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	—	1.786,794	10.711:041$160	9.146:348$609	6.445:562$251	4.902.419$805
24	Madeira-Mamoré	—	—	123:681$222	—	—	—
	II — CONCEDIDAS						
25	Caxias a Cajazeiras	—	78,000	110:355$302	94:371$633	114:154$889	110:823$458
26	Recife a Limoeiro e Timbaúba (*a*)	—	260,481	1.724:554$390	1.553:679$710	1.076:640$210	1.005:640$060
27	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	—	344,430	655:439$257	568:488$019	954:363$431	675:458$762
28	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	7:162$187	—	23:276$471	—
29	Leopoldina Railway — Leopoldina e Ramal	—	381,425	2.458:418$620	2.778.699$429	1.784:925$150	1.726.783$140
30	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	93,070	93:370$749	91:799$603	392:354$802	332:792$140
31	Leopoldina Railway — Barão de Araruamá (Prolong.)	—	51,440	144:469$803	101:679$672	165:216$242	179:041$220
32	Leopoldina Railway — Garangola	—	223,000	813:891$218	783:076$345	849:372$165	—
33	Leopoldina Railway — S. Eduardo a Itapemirim	—	93,230	167:724$205	164:990$240	323:834$990	201:463$528
34	Leopoldina Railway — Central de Macahé	—	43,512	62:398$773	53:101$105	106:665$332	107:119$577
35	Leopoldina Railway — Norte	—	48,966	1.013:804$153	477:796$451	655:092$750	518:029$310
36	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	—	79,268	240:879$580	241.041$150	230:903$430	213:716$500
37	Leopoldina Railway — Caravellas o ramal do Alegre	—	71,182	228:329$900	105:739$850	198:029$110	191:464$130

ELATIVOS A DOIS ANNOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 25

SALDO EM		DEFICIT EM		NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO EM		NUMERO DE TONELADAS-KILOMETRO DE MERCADORIAS EM		NUMERO DE TRENS POR DIA REFERIDO A' EXTENSÃO MÉDIA EM		NUMERO DE ORDEM
1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	
IÃO										
35:922$832	586:792$234	—	—	9.904.000	5.541.391	5.456.822	4.840.735	1,8	1,4	1
76:710$927	225:863$841	—	—	2.290.745	1.319.328	1.811.997	1.770.095	1,3	1,4	2
—	—	93:541$666	65:132$388	586.977	—	460.920	—	0,8	—	3
—	—	21:435$640	65:684$080	2.180.036	1.736.235	1.916.819	1.659.727	1,5	1,2	4
19:275$610	—	—	2:210$220	4.732.382	4.023.066	4.872.211	4.068.862	4,1	3,3	5
75:261$580	1.424:880$830	—	—	14.762.532	13.095.315	20.260.619	17.775.128	8,0	7,0	6
38:104$910	411:47[illegible]$400	—	—	15.437.579	13.944.955	9.211.180	8.672.150	5,0	4,0	7
86:515$220	—	—	81:420$420	7.902.536	6.502.985	8.548.731	6.241.834	3,3	2,6	8
11:569$100	212:181$200	—	70:312$540	6.520.930	5.459.554	6.345.490	6.195.688	5,1	5,0	9
65:238$440	—	—	—	109.033	91.610	203.743	277.882	0,4	0,4	10
1:374$580	22:587$250	—	—	355.183	351.956	664.998	920.447	3,0	3,2	11
—	129:100$265	104:180$898	—	10.791.302	10.496.385	5.361.847	8.461.817	5,8	5,2	12
—	—	77:573$221	69:013$708	1.587.873	1.010.930	676.015	333.122	1,2	1,1	13
9:648$284	145:670$447	—	—	5.144.580	4.699.898	9.899.335	11.199.643	1,8	1,7	14
51:205$537	123:643$757	—	—	2.486.454	2.008.999	3.635.289	3.265.008	1,4	1,3	15
—	—	9.073:318$462	265:832$501	571.776.951	474.710.376	396.702.090	365.577.914	17,2	—	16
—	—	263:369$920	170:027$929	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	15.164.874	—	22.602.509	—	3,3	—	18
—	715:608$948	—	—	—	7.978.138	—	11.582.137	2,0	—	19
—	—	200:274$447	133:989$587	527.598	303.817	435.122	242.931	1,0	1,2	20
25:242$538	2.920:466$014	—	—	10.342.026	12.410.645	25.715.343	26.325.733	4,4	4,3	21
—	—	148:951$869	212:448$278	942.901	770.810	520.323	462.884	1,3	0,5	22
65:478$909	4.243:928$804	—	—	40.217.842	32.142.845	92.032.229	79.076.562	4,3	4,0	23
—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	—	24
LA UNIÃO										
—	—	3:799$587	16:451$825	299.428	279.160	367.941	309.629	0,9	1,0	25
47:914$170	548:039$650	—	—	9.614.208	8.747.742	10.998.367	9.042.027	4,0	3,2	26
—	—	293:924$174	106.970$743	1.719.977	1.367.977	2.701.944	1.936.572	1,4	—	27
—	—	16:114$234	—	72.249	—	13.800	—	0,4	—	28
73:493$470	1.051:916$319	—	—	7.636.353	6.200.989	16.339.725	16.197.062	3,5	3,2	29
—	—	293:984$053	270:992$537	477.332	443.216	335.205	330.087	2,0	2,0	30
—	—	20:746$439	77:361$548	166.936	129.730	216.960	189.459	2,0	1,6	31
—	—	35:480$947	—	2.506.851	2.156.843	4.527.030	4.038.546	3,5	3,5	32
—	—	156:110$785	36:473$288	1.037.569	991.703	766.240	673.216	3,4	3,3	33
—	—	44:256$559	54:015$472	102.368	97.092	97.170	115.779	0,9	0,9	34
58:711$403	—	—	40:233$359	24.277.148	13.429.308	1.959.096	445.491	26,2	—	35
9:771$150	27:324$650	—	—	1.311.341	779.265	315.752	—	1,7	1,4	36
30:300$790	—	—	85:981$630	542.205	251.965	343.301	—	1,8	1,5	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO		RECEITA TOTAL DO TRAFEGO EM		DESPEZA TOTAL DO CUSTEIO EM	
		1910	1909	1910	1909	1910	1909
38	Corcovado	—	3,760	67:627$000	41:170$300	57:125$490	73:323$720
39	Bananal	—	28,000	28:305$000	31:437$200	48:186$240	51:838$340
40	Rezende á Bocaina	—	38,810	42:045$500	42:004$539	64:054$506	67:373$397
41	União Valenciana	—	63,368	—	169:831$173	—	150:847$972
42	Santos a Jundiahy	—	139,000	25.769:358$830	30.239:412$690	14.931:365$150	16.003:817$360
43	Sorocabana e Ituana — Prolongamento para Tibagy	—	217,588	1.061:392$000	963:522$380	772:852$169	710:092$522
44	Sorocabana e Ituana — Ramal de Itararé	—	250,007	908:428$050	620:055$480	775:861$209	709:026$441
45	Noroeste do Brazil	—	340,000	574:181$340	426:933$740	797:928$757	636:410$261
46	Rio Claro	—	793,880	8.857:033$968	9.983:820$886	4.720:591$144	5.021:544$392
47	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	—	268,362	2.005:081$052	2.026:163$643	1.752:011$317	71.01:662$121
48	Mogyana — Jaguára a Araguary	—	281,104	980:705$456	828:973$227	1.030:377$041	971:853$892
49	Quarahim a Itaquy	—	175,597	424:503$403	250:756$035	400:101$434	282:557$176
50	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	—	619,325	2.082:568$102	1.287:941$964	2.008:297$601	1.251:089$291
51	S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	—	—	100:545$351	—	141:517$768	—

SALDO EM		DEFICIT EM		NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO EM		NUMERO DE TONELADAS-KILOMETRO DE MERCADORIAS EM		NUMERO DE TRENS POR DIA REFERIDO A' EXTENSÃO MÉDIA EM		NUMERO DE ORDEM
1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	
10:501$510	—	—	32:153$420	149.479	95.331	—	—	3,4	—	38
—	—	19:831$240	20:401$140	—	—	—	—	—	—	39
—	—	22:009$006	25:368$853	—	—	—	—	—	—	40
—	18:983$201	—	—	—	—	—	—	—	—	41
0.837:993$680	14.235:625$330	—	—	66.570.265	58.947.221	165.149.191	180.957.562	—	44,9	42
233:539$831	233:395$979	—	—	7.003.137	5.267.578	6.551.521	6.433.874	4,1	8,5	43
132:566$841	—	—	88:970$931	5.879.588	4.282.535	6.608.574	3.641.263	4,4	3,2	44
—	—	223:746$917	209:476$521	2.951.964	2.413.666	1.482.397	1.067.999	1,7	1,6	45
4.133:442$824	4.962:276$494	—	—	34.233.281	30.165.846	72.837.611	70.290.495	6,1	6,7	46
253:069$235	324:501$522	—	—	12.551 083	10.182.059	12.888.171	11.742.037	7,5	6,9	47
—	—	49:671$585	142:879$665	5.059.496	4.552.165	8.534.393	5.344.061	4,4	3,6	48
24:401$969	—	—	31:801$121	980.489	881.742	4.027.745	1.272.199	1,8	1,3	49
74:270$501	36:852$673	—	—	10.652.377	6.786.392	15.398.858	9.485.354	1,9	2,6	50
—	—	40:972$617	—	919.298	—	220.345	—	1,1	—	51

DIRETORIA DA ESTATISTICA ECONOMICA E DA ARRECADAÇÃO
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS

Numero de ordem	Designação das estradas		Por kilometro trafegado: Receita do trafego 1910	Receita do trafego 1909	Despeza do custeio 1910	Despeza do custeio 1909	Saldo 1910	Saldo 1909	Deficit 1910	Deficit 1909
	I — DA									
1	Baturité		4:323$211	3:713$486	3:192$824	2:014$263	1:135$387	1:699$223	—	—
2	Sobral		2:490$603	2:301$871	1:344$909	1:257$559	1.154$694	1:044$312	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte		1:241$981	1:278$725	2:421$335	2:411$802	—	—	1:179$354	1:163$078
4	Great-Western	Natal á Independencia	1:831$674	1:440$359	1:973$954	1:829$034	—	—	142$280	383$675
5		Conde d'Eu	5:264$958	5:068$366	4:543$366	5:081$762	721$592	—	—	13$396
6		Recife a S. Francisco	19:652$593	19:570$458	8:744$618	8:147$560	10:907$973	11:422$898	—	—
7		Central de Pernambuco	7:394$578	6:822$067	4:607$960	5:020$385	2:786$618	1:801$682	—	—
8		Sul de Pernambuco	4:170$571	3:208$694	3:726$781	3:628$586	443$790	—	—	419$892
9		Central de Alagôas e ramal	6:783$033	6:512$137	4:711$805	5:097$596	2:077$128	1:414$542	—	—
10		Paulo Affonso	376$282	418$603	939$396	1:025$515	—	—	563$114	606$912
11		Ribeirão a Cortez	2:040$173	2:546$121	1:992$206	1:757$929	47$967	788$193	—	—
12	Bahia a S. Francisco		8:453$816	7:875$930	9:305$652	6:827$450	—	1:048$489	851$836	—
13	Alagoinhas a Propriá		1:324$508	1:258$390	2:158$896	2:089$892	—	831$502	834$388	—
14	S. Francisco		2:734$636	2:417$777	2:732$253	2:095$420	2$383	321$957	—	—
15	Central da Bahia		2:959$477	2:679$980	2:627$347	2:239$518	332$130	474$400	—	—
16	Central do Brazil		16:337$465	18:572$940	21:532$635	18.801$964	—	—	5:195$470	229$024
17	Rio do Ouro		3:321$003	2.739$115	5:049$383	4:031$229	—	—	—	1:292$114
18	Rêde Sul-Mineira		—	—	—	—	—	—	—	—
19	Oeste de Minas		3:475$151	3:034$473	—	2:267$661	—	766$812	—	—
20	Goyaz		931$972	1.080$208	2:894$332	3:261$583	—	—	1:932$360	2:184$375
21	Paraná (a)		11:228$673	10:832$844	3:973$395	3:829$339	7:254$778	7:003$516	—	—
22	D. Thereza Christina (a)		1:241$664	1:121$171	2:472$942	2:604$992	—	—	1:261$277	1:483$821
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		5:140$098	5:403$372	3:096$757	2:944$433	2:049$341	2:548$939	—	—
24	Madeira-Mamoré		846$584	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS									
25	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras		1:376$210	1:209$892	1:463$524	1:420$813	—	—	87$314	210$920
27	Recife a Limoeiro e ramal do Bonito		6:620$653	5.964$657	4:178$152	3:860$704	2:442$501	2:103$953	—	—
28	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	1:735$633	1:964$542	2.527$197	2:375$730	—	—	791$564	411$188
29		Curralinho á Diamantina	300$932	—	978$003	—	—	—	677$071	—
30	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	6:443$067	7:280$094	4:679$622	4:526$400	1:763$445	2.753$694	—	—
31		Sumidouro	1:003$231	997$535	4:215$694	3:899$732	—	—	3:212$463	2:902$197
32		Prolongamento da Barão de Araruama	2:225$307	1:976$665	3.211$821	3:480$583	—	—	1:086$514	1:486$078
33		Carangola e ramaes	3:382$880	3:511$553	3:808$843	6:928$537	—	—	425$963	3:416$984
34		S. Eduardo a Itapemirim	1:799$036	1.769$712	3:473$504	2:160$928	—	—	1:674$468	391$216
35		Central de Macahé	1:434$058	1.220$447	2:451$397	2:461$340	—	—	1:017$339	1 241$393
36		Norte	20:704$246	10:538$078	—	11:425$448	—	—	—	887$370
37		Sul do Espirito Santo	2:015$442	3:040$838	1.932$011	2:696$126	83$431	344$712	—	—

(a) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

E DOIS ANNOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 26

LAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA ARA A RECEITA		PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO				RECEITA DO TRAFEGO POR KILOMETRO		DESPEZA DO CUSTEIO POR KILOMETRO		CUSTO TOTAL EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO				NUMERO DE ORDEM
		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		Por trem		Por trem		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		
910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	
IÃO														
72,88	73,60	018	056	169	170	6.186	6.258	4.563	3.394	028	031	136	114	1
53,80	54,63	010	013	184	175	4.990	4.692	2.634	2.563	020	029	058	034	2
94,95	190,94	048	045	126	142	4.283	3.587	8.350	6.851	077	—	330	—	3
06,83	126,51	019	017	085	083	3.368	3.338	3.629	4.224	035	041	118	127	4
86,29	100,14	012	012	117	143	3.462	4.177	2.990	4.188	014	035	039	119	5
43,89	41,63	031	032	090	104	6.698	7.612	2.980	3.169	016	023	037	034	6
62,31	73,59	031	033	111	113	4.089	4.642	2.548	3.416	023	028	056	070	7
88,63	113,09	022	032	036	068	3.343	3.368	2.987	3.809	033	029	040	059	8
69,44	78,28	032	032	114	118	3.605	4.013	2.502	3.141	032	029	072	034	9
49,65	244,99	011	033	149	135	2.828	2.984	7.059	7.310	131	122	403	355	10
97,64	64,04	034	034	065	063	1.826	2.148	1.783	1.483	022	017	051	0 3	11
10,00	86,00	031	028	112	036	3.901	4.173	4.298	3 611	027	022	108	055	12
56,29	166,00	039	043	077	124	2.956	3.252	4.626	5.379	030	052	147	211	13
99,03	87,37	037	029	095	030	3.970	3.938	3.967	3.336	026	020	076	059	14
85,65	85,43	063	031	196	204	5.619	6.213	4.939	4.754	050	078	140	131	15
30,81	101,23	018	023	037	014	2.587	3.349	3.410	3.048	022	020	017	043	16
—	147,16	—	—	—	—	—	—	3.778	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
—	74,72	—	049	—	151	4.015	2.354	—	2.843	—	—	—	—	19
99,37	302,21	018	062	123	154	2.472	2.465	6.626	—	150	—	295	—	20
35,39	35,34	017	038	156	148	6.740	6.670	2.385	2 416	022	017	051	019	21
04,09	263,93	044	015	136	143	2.300	1.345	4.694	5.251	022	—	409	—	22
0,17	53,59	056	056	073	074	3.228	3.544	1.942	1.900	020	023	049	042	23
—	—	—	—	—	—	14.987	—	—	—	—	—	—	—	24
LA UNIÃO														
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
03,44	117,43	031	030	202	206	3.631	3.251	3.862	3.818	033	100	212	262	26
52,43	64,73	039	038	103	120	4.526	5.193	2.853	3.361	023	033	033	037	27
15,60	120,93	008	071	179	219	3.221	—	4.581	—	187	—	169	—	28
24,99	—	042	—	183	—	1.933	—	6.280	—	072	—	—	—	29
72,60	62,18	051	053	114	142	4.935	6.350	3.621	3.949	—	—	—	—	30
20,21	395,22	058	057	105	177	1.369	1.231	5.754	4.866	—	—	—	—	31
4,36	176,08	059	060	163	147	3.018	3.389	4.356	5.880	308	449	420	320	32
4,35	197,30	058	059	117	124	2.567	2.714	2.891	5.354	043	103	137	276	33
3,07	131,76	058	058	119	131	1.448	1.465	2.797	1.788	076	052	231	163	34
0,78	201,72	055	056	315	229	4.452	3.591	7.610	7.244	369	453	319	345	35
4,61	108,42	044	029	136	083	2.199	2.588	—	1.820	017	—	039	—	36
5,86	83,66	068	068	402	—	3,229	6.130	3,095	5.435	—	—	—	—	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	POR KILOMETRO TRAFEGADO							
		Receita do trafego		Despeza do custeio		Saldo		Deficit	
		1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909
38	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal do Alegre	3:207$338	1:485$486	2:826$279	2:693$398	381$409	—	—	1:207$912
39	Corcovado	17:684$834	10:949$548	14:938$674	19:500$989	3:286$210	—	—	—
40	Rezendo á Bocaina	1:083$367	1:082$312	—	1:735$980	—	—	—	—
41	Bananal	1:010$892	1.122$757	1:720$936	1:851$369	—	—	—	—
42	Santos a Jundiahy	185:162$170	217:549$950	107:419$892	115:135$380	77:742$378	102:414$570	—	—
43	Sorocahana o Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	4:840$726	5:205$050	3:545$190	3:835$993	1:295$536	1:369$057	—	—
44	Sorocahana o Ituana — Tatuhy a Itararé	3:614$573	2:723$034	3:103$363	3:263$894	511$210	—	—	535$810
45	Baurú a Itapura	1:428$313	1:302$692	1:984$897	1:946$208	—	—	556$584	643$516
46	Rio Claro	10:665$406	12:575$982	5:634$459	6:325$319	4:981$037	6.250$663	—	—
47	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal de Caldas	7:421$705	7:560$312	6:537$357	6:349$485	884$348	1:210$826	—	—
48	Mogyana — Jaguára a Araguary	3:394$489	2.950$082	3:666$822	3:458$551	272$333	—	—	508$469
49	Quarahim a Itaquy	2:418$822	1:428$020	2:278$519	1:609$123	140$303	—	—	181$103
50	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	2.855$713	2:125$758	2:753$369	2:064$933	101$344	60$825	—	—
51	S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	1:045$648	—	1:471$751	—	—	—	426$103	—

ELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA PARA A RECEITA		PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO				RECEITA DO TRAFEGO POR KILOMETRO		DESPEZA DO CUSTEIO POR KILOMETRO		CUSTO TOTAL EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO				NUMERO DE ORDEM
		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		Por trem		Por trem		De um passageiro		De umá tonelada de mercadoria		
1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	
86,72	181,31	082	089	508	—	4.861	2.722	4.216	4.935	—	—	—	—	38
84,47	178,10	452	—	—	—	—	—	3.763	—	382	—	—	—	39
152,34	160,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
170,23	164,89	—	—	—	—	1.924	—	3.280	—	—	—	—	—	41
57,94	86,60	033	037	132	147	11.336	13.204	6.576	6.988	038	059	075	069	42
72,81	52,92	039	038	097	102	3.046	3.760	2.047	2.772	025	028	071	072	43
85,40	119,65	040	040	076	089	2.212	2.300	1.774	2.630	022	033	076	113	44
138,96	149,39	038	038	281	101	2.227	1.998	3.094	2.985	060	059	360	381	45
53,29	50,30	040	040	095	118	4.752	5.072	2.349	2.551	016	—	053	—	46
87,37	83,98	042	048	098	117	2.692	2.793	2.371	2.497	030	039	084	089	47
105,06	117,23	037	041	078	104	2.089	2.198	2.256	2.577	035	046	033	115	48
94,85	112,68	079	078	062	081	2.584	3.709	3.378	3.053	032	051	063	153	49
96,43	97,14	049	050	084	088	4.101	2.913	3.954	2.830	045	030	080	100	50
140,75	—	052	—	161	—	2.411	—	3.428	—	070	—	321	—	51

SUBSTITUIÇÃO DO MATERIAL DA

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TRILHOS				ACCESSORIOS DE TRILHOS							
		De aço		De ferro		Chapas de junção		Parafusos		Grampos		Tire-fonds	Material miudo não especificado Quantidade
		Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade		
	I — DA												
			Metros		Metros								Peças
1	Baturité	20	4.610	—	—	20	1.067	8	11.306	5	50.957	—	803
2	Sobral	20	618	—	795	20	618	8	4.817	5	11.023	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	126	—	750	—	—	—	—
4	Great-Western — Natal á Independencia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.424
5	Great-Western — Conde d'Eu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.259
6	Great-Western — Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.028
7	Great-Western — Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	—	536	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46.683
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	—	272	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Great-Western — Paulo Affonso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Bahia a S. Francisco	12	—	5	—	8	260	5	4.267	10	4.771	—	138
13	Ramal do Timbó	12	—	—	—	20	34	10	1.878	10	10.169	—	46
14	S. Francisco	12	—	5	—	8	2.745	5	5.787	10	14.825	—	59
15	Central da Bahia	22	828	20	—	17	1.684	11	13.510	9	20.450	—	6
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira	—	40.680	—	—	—	19.736	—	75.937	—	208.403	24.923	7.768
19	Oeste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Paraná	—	2.187	—	—	—	625	—	27.502	—	99.432	—	—
22	D. Thereza Christina	—	2.409	—	—	3	676	3	9.337	3	20.874	4.233	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	25	7.626	20	19.392	20	12.532	10	185.524	10	320.932	215.925	—
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDAS												
25	Caxias a Cajazeiras	12	378	—	—	12	64	12	3.691	12	5.832	—	—
26	Recife a Limoeiro	—	1.944	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.174
27	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	—	—	—	—	—	30	—	13.663	—	7.320	—	—
28	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	36	—	226	—	523	—	—
29	Leopoldina — Leopoldina e ramal	—	1.607	—	—	—	804	—	11.684	—	70.242	—	—
30	Leopoldina — Sumidouro	—	48	—	—	—	208	—	3.909	—	11.478	—	—
31	Leopoldina — Barão de Araruama (Prolongamento)	—	—	—	—	—	132	—	—	—	23.164	—	—
32	Leopoldina — Carangola e ramaes	—	140	—	—	—	1	—	9.527	—	72.598	—	—
33	Leopoldina — S. Eduardo a Itapemirim	—	18	—	—	—	—	—	275	—	386	—	—
34	Leopoldina — Central de Macahé	—	—	—	—	—	212	—	3.770	—	23.240	—	—
35	Leopoldina — Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Leopoldina — Sul do Espirito Santo	—	—	—	—	—	—	—	1.8.0	—	67.744	—	—
37	Leopoldina — Caravellas e ramal do Alegre	—	—	—	—	—	38	—	9.374	—	6.300	—	—
38	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

VIA PERMANENTE E DO TELEGRAPHO

Quadro n. 27

AGULHAS E CORAÇÕES				DORMENTES				POSTES		FIOS		ISOLADORES		APPARELHOS				LASTRO		NUMERO DE ORDEM
				De madeira		De aço								Telegraphicos		Telephonicos				
média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	De pedra quebrada	Ordinario	
NIÃO																				
8	3	3	8	10	18.465	—	—	—	62	20	Metros —	15	144	—	—	—	—	M. c. —	M. c. 164.416	1
—	—	—	—	10	11.320	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.400	2
—	—	—	—	—	6.474	—	—	—	—	—	—	—	7	—	5	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	20.000	—	—	—	743	—	—	—	1.295	—	—	—	—	—	—	4
—	4	—	4	—	17.014	—	—	—	148	—	—	—	175	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	20.063	—	—	—	3	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	22.798	—	—	—	274	—	—	—	976	—	—	—	—	579,000	2.139,000	7
—	2	—	1	—	25.403	—	—	—	62	—	—	—	85	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	20.595	—	—	—	273	—	—	—	414	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	5.811	—	—	—	2	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	4.498	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
3	—	12	—	6	2.931	—	—	—	—	8	—	4	—	—	—	—	—	—	501,000	12
—	4	—	—	6	7.825	—	—	—	—	10	—	10	—	—	—	—	—	—	1.115,000	13
3	—	12	1	6	14.601	—	—	—	—	8	—	4	253	—	—	—	—	—	2.684,196	14
14	—	14	—	5	22.058	—	—	20	—	20	1.350	20	125	8	—	8	—	—	268,359	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	16.997	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	53	—	14	—	218.535	—	—	—	716	—	75.235	—	1.985	—	1	—	—	204	62.137	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	50.013	—	—	—	90	—	—	—	254	—	—	—	—	41	51.032	21
—	—	—	—	5	12.869	—	—	5	114	—	—	5	197	—	—	—	—	—	10.145	22
10	25	10	10	12	119.116	25	—	10	652	—	—	15	314	—	2	—	3	2.520,000	169.455	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
LA UNIÃO																				
—	—	—	12	7.012	—	—	12	30	—	—	12	2	—	—	—	—	—	—	—	25
7	—	8	—	22.389	—	—	—	149	—	—	—	451	—	—	—	—	—	—	3.166,000	26
—	—	—	—	51.550	—	—	—	825	—	—	—	72	—	—	—	—	—	1.348,200	48.507	27
—	—	—	—	257	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.561	28
5	—	5	—	35.960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	29
—	—	—	—	8.022	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	7.464	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	—	—	—	31.562	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	196	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169	7.430	33
—	—	—	—	6.559	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	26.574	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	541	15.003	36
—	—	—	—	7.868	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	14.195	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TRILHOS				ACCESSORIOS DE TRILHOS							
		De aço		De ferro		Chapas de junção		Parafusos		Grampos		Tire-fonds	Material miudo não especificado
		Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade		Quantidade
			Metros		Metros								Peças
40	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Santos a Jundiahy	20	8.320	—	—	—	600	16	15.232	20	—	—	—
42	Sorocahana e Ituana — Prolongamento para Tibagy	—	91	—	—	—	20	—	6.961	—	36.485	—	—
43	Sorocahana e Ituana — Ramal de Itararé	—	—	—	—	—	—	—	12.060	—	26.000	—	—
44	Noroeste do Brazil	—	21	—	—	15.831							
45	Rio Claro	—	5.256	—	11	—	7.682	—	42.145	—	222.449	352	15.9
46	Mogyana — Riheirão Preto á Jaguára e ramal de Caldas	30	112	—	—	—	1.566	—	18.059	—	52.264	—	—
47	Mogyana — Jaguára a Araguary	30	40	—	—	—	276	—	11.433	—	120.576	—	—
48	Quarahim a Itaquy	—	—	—	—	—	41	—	3.653	—	4.610	—	—
49	São Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	10	—	—	—	10	61	10	1.321	10	6.745	—	—
50	São Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	10	1.419	—	1.419	10	4.024	10	13.394	10	163.494	—	—

ULHAS E CORAÇÕES				DORMENTES				POSTES		FIOS		ISOLADORES		APPARELHOS				LASTRO		NUMERO DE ORDEM
				De madeira		De aço								Telegraphicos		Telephonicos				
média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	De pedra quebrada	Ordinario	
											Metros							M. c.	M. c.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
10	14	—	25	10	34.302	—	—	—	—	6	51.600	10	1.746	—	—	—	—	51.622	—	41
—	—	—	—	5	37.096	—	—	—	—	—	—	—	79	—	—	—	—	—	124	42
—	—	—	—	—	33.379	—	—	—	—	—	—	620	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	3	—	31.858	—	—	—	2.058	—	12.504	—	631	—	—	—	—	—	55.534	44
—	3	—	—	—	120.098	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.785	50.076	45
—	2	—	3	5	60.449	—	—	—	—	—	—	—	202	—	—	—	—	—	10.442	46
—	—	—	1	5	59.101	—	—	—	—	—	—	—	159	—	—	—	—	—	1.670	47
—	—	—	—	—	6.547	—	—	—	6	—	—	—	213	—	—	—	—	—	7.118	48
—	—	—	—	10	5.773	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	—	—	—	1	52.287	—	—	10	141	—	—	10	142	—	—	—	—	—	—	50

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAUSAS				MATERIAL RODANTE DETERIORADO			
		Collisões	Descarrilamentos por animaes	Descarrilamentos por outros motivos	Diversas	Locomotivas	Vehiculos	Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa propria
	I — DA								
1	Baturité	2	—	8	—	—	15	—	—
2	Sobral	—	1	—	—	—	3	—	—
3	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Great-Western — Natal á Independencia	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Great-Western — Conde d'Eu	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Great-Western — Recife ao S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Great-Western — Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	9
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Great-Western — Central de Alagôas e râmal	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Great-Western — Paulo Affonso	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Viação geral da Bahia — Bahia a S. Francisco	—	—	—	—	5	6	1	—
13	Viação geral da Bahia — Alagoinhas á Propriá	—	—	—	—	—	3	—	—
14	Viação geral da Bahia — S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Viação geral da Bahia — Central da Bahia	—	—	13	—	—	—	—	1
16	Central do Brazil	48	—	239	31	99	194	—	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira	1	6	19	14	4	5	—	—
19	Oeste de Minas	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Goyaz, Formiga a Bambuhy	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Paraná	—	—	—	2	—	—	—	—
22	D. Thereza Christina	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	5	11	8	—	—	5	—	—
24	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—
	II — CONCEDIDA								
25	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Caxias a Cajazeiras	—	—	1	—	—	2	—	—
27	Recife a Limoeiro e ramal de Campina Grande	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	—	—	—	25	—	—	—	
29	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Leopoldina — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Leopoldina — Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Leopoldina — Prolongamento da Barão de Araruama	1	—	2	—	—	—	—	—
33	Leopoldina — Carangola e ramaes	—	—	—	12	—	—	—	
34	Leopoldina — Santo Eduardo a Itapemirim	—	4	1	—	—	—	—	—
35	Leopoldina — Central do Macabé	—	—	—	2	—	—	—	—
36	Leopoldina — Norte. Praia Formosa ao Entroncamento	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Leopoldina — Sul do Espirito Santo	2	—	10	—	—	—	—	—
38	Leopoldina — Caravellas e ramal do Alegre	—	—	7	—	—	—	—	—
39	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	—

DENTES

Quadro n. 28

PESSOAS MORTAS								PESSOAS FERIDAS										NUMERO DE ORDEM
por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas mortas	Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa propria	Viajantes, por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas feridas	
NIÃO																		
—	—	1	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	5	—	8	1
—	—	1	—	—	1	—	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	3	—	—	1	—	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	4
—	—	—	—	—	2	—	2	—	4	—	—	1	—	—	—	—	5	5
—	—	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5	6
—	—	2	—	—	—	—	11	—	5	—	—	2	—	—	—	—	7	7
—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	8
—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	2	—	3	11	1	—	3	3	—	—	4	—	22	12
—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	1	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	14
—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	15
—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
1	—	7	2	—	2	—	12	—	4	—	—	2	—	1	—	—	7	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
—	—	1	—	—	1	—	2	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
ELA UNIÃO																		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	26
—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	2	—	—	6	—	8	27
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	2	—	—	5	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	2	33
—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	2	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	37
—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAUSAS				MATERIAL RODANTE DETERIORADO			
		Collisões	Descarrilamentos por animaes	Descarrilamentos por outros motivos	Diversas	Locomotivas	Vehiculos	Viajantes por culpa da estrada	Viajantes por culpa propria
40	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Santos a Jundiahy	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	—	1	—	3	2	—	—	[illegible]
44	Sorocabana e Ituana — Tatuby a Itararé	—	17	12	—	—	3	—	—
45	Noroeste do Brazil—Baurú á Itapura	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Rio Claro	5	—	30	25	7	4	—	—
47	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	—	—	4	—	1	5	—	1
48	Mogyana — Jaguára a Araguary	—	—	2	—	—	1	—	—
49	Quarahim a Itaquy	—	—	—	1	—	—	—	—
50	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	—	—	—	4	1	2	—	—
51	S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—
		64	40	356	119	119	248	1	1

PESSOAS MORTAS								PESSOAS FERIDAS										NUMERO DE ORDEM
Viajantes, por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas mortas	Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa propria	Viajantes, por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas feridas	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	4	—	—	2	—	6	—	—	—	—	6	—	—	2	—	8	42
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	1	—	—	1	—	2	—	3	—	—	6	—	—	—	—	9	46
—	—	2	—	—	2	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	47
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	48
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51
1	1	29	—	—	27	—	89	15	20	—	10	34	2	6	33	—	218	

Quadro n. 29

LEGISLAÇÃO E DECISÕES DO GOVERNO

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
1	**Alcobaça á Praia da Rainha.**	1894 — 2 de junho. .	Decreto n. 1.722 — Approva, com modificações, os estudos da estrada, na extensão de 184,200 kilometros.
		1894 — 19 de outubro.	Decreto n. 211 — Proroga por um anno os prazos do contracto para construcção desta estrada.
		1900 — 17 » »	Decreto n. 3.812 — Altera algumas e consolida todas as clausulas annexas aos decretos ns. 862 e 3.413, de 16 de outubro de 1890 e 13 de novembro de 1899, concernente ás linhas ferrea e fluvial de que é cessionaria a Companhia Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya.
		1901 — 25 de novembro	Decreto n. 4.258 — Fixa em 757:987$200 o capital despendido com trabalhos preliminares.
		1904 — 27 de dezembro	Decreto n. 5.406 — Approva, com modificações, os estudos da revisão dos primeiros 20 kilometros da estrada, fixa o prazo da reversão e dá outras providencias.
		1905 — 3 de fevereiro	Aviso n. 34 — Autoriza á Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, a depositar na « Banque Française pour le Commerce et l'Industrie » a somma de 2.812.500 francos, destinada á construcção da referida estrada. Da data desse deposito começará tambem a vencer juros de 6 °/₀, conforme estatue o art. 3° do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904, o capital de 757:987$200, já reconhecido pelo decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, como tendo sido empregado na construcção da linha.
		1905 — 25 de julho. .	Termo de accordo com a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, alterando a denominação social para o titulo — Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil.
		1906 — 10 de junho. .	Aviso n. 185 — Autoriza o delegado do Thesouro em Londres a receber da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil, cessionaria da linha ferrea de Alcobaça á Praia da Rainha, o deposito de francos 7.932.454, destinados á construcção da referida linha, nos termos do § 4° da clausula 30 do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900 e modificação constante do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904.
		1906 — 31 de agosto. .	Aviso n. 245 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que os juros, papel, sobre 757:987$200, devem agora ser pagos por semestres completos, depois de convertidos em ouro á taxa em vigor nesta praça, no dia do pagamento.
		1908 — 30 de março .	Aviso n. 113 — Approva a tomada de contas relativas ao 1° semestre de 1907. (*Diario Official*, de 1 de abril de 1908.)
		1908 — 3 de dezembro	Decreto n. 7.211 — Proroga por mais dous annos o prazo fixado para conclusão da construcção desta estrada. (*Diario Official*, de 10 de dezembro de 1908.)
		1910 — 28 de julho . .	Decreto n. 8.123 — Autoriza a revisão do contracto com a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil. (*Diario Official*, de 6 de setembro de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.312 — Altera a clausula XXIV do decreto n. 8.123, de 28 de julho do corrente anno, no sentido de fixar em 90 annos o praso para a reversão da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, do seu prolongamento até a margem do rio Araguaya e do ramal para o rio Tocantins. (*Diario Official*, de 23 de outubro de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.171 — Autoriza a revisão do traçado da E. de F. de Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cametá. (*Diario Official*, de 6 de dezembro de 1911.)
2	**Alegrete a Quarahym**	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (*Diario Official*, de 21 de fevereiro de 1911.)
3	**Araraquára**	1908 — 24 de dezembro	Decreto n. 7.245 — Concede privilegio por 90 annos á Companhia Estrada de Ferro de Araraquára para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre as cidades de S. José do Rio Preto, no Estado de S. Paulo e Jatahy, em Goyaz, passando por S. Francisco de Salles, no Estado de Minas Geraes. (*Diario Official*, de 17 de fevereiro de 1909.)
4	**Bananal**	1899 — 4 de julho . .	Decreto n. 3.332 — Transfere a Fernando Moitinho, Luiz Moitinho, Domingos Moitinho e Bernardo de Magalhães a concessão da estrada.
		1899 — 31 de julho. .	Decreto n. 3.359 — Approva provisoriamente as novas tarifas para passageiros, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas pela estrada.
		1899 — 21 de agosto .	Decreto n. 3.372 — Substitue provisoriamente o art. 2º do decreto n. 3.332, de 4 de julho do corrente anno, referente á estrada.
5	**Brasil Great Southern Railway Extensions, limited.**	1910 — 31 de março ,	Decreto n. 2.932 — Concede autorização a esta Companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official*, de 15 de abril de 1910.)
6	**Brasil North Eastern Railways, limited.**	1910 — 7 de julho . .	Decreto n. 8.085 — Concede autorização a esta Companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official*, de 26 de julho de 1910.)
7	**Brazil Railway.**	1907—31 de maio . .	Decreto n. 6.493 — Autoriza essa Companhia a funccionar na Republica. (*Diario Official*, de 17 de julho de 1907.)
		1909—3 de junho. . .	Decreto n. 7.434 — Concede autorização a *Brasil Railway Company*, para continuar a funccionar na Republica.
		1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.605 — Concede autorização á *Brasil Railway Company*, para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official*, de 14 de outubro de 1909.)
8	**Capital a Guaratiba**	1891 — 10 » » .	Decreto n. 587 — Concede privilegio, sem garantia de juros, para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro desta Capital a Guaratiba.
		1903 — 31 de dezembro	O art. 17, n. 38, da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, autorizou a prorogação do prazo para o inicio dos trabalhos, fixado na clausula 3ª do decreto n. 587, de 10 de outubro de 1891.
		1905 — 30 » » .	O art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, autorizou a prorogar o prazo para a conclusão dos trabalhos, permittindo-se a tracção electrica sem onus algum para a União.
		1908 — 31 » » .	O art. 29 da lei n. 2.050 manda continuar em vigor, no que não se achar expressamente revogado, o art. 36 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, que entre outras, proroga o prazo para conclusão dos trabalhos desta linha.
		1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.763 — Declara caduca a concessão desta estrada de ferro. (*Diario Official*, de 2 de junho de 1911.)
9	**Catalão a Palmas.**	1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores, para o estabelecimento de um systema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal. .
		1891 — 25 de julho. .	Decreto n. 463 — Proroga por um anno os prazos marcados nas clausulas 2ª e 5ª do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, relativos á estrada.
		1891 — 11 de setembro	Decreto n. 524 — Permitte a transferencia da parte que cabe a um dos concessionarios da estrada.
		1892 — 8 de novembro	Decreto n. 1.127 — Autoriza a transferencia da concessão constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1894 — 8 de fevereiro.	Decreto n. 1.670 — Approva, com modificações, os es tudos definitivos do primeiro trecho da linha, n extensão de 100,200 kilometros.
		1894 — 31 de dezembro	Decreto legislativo n. 271 — Proroga os prazos par conclusão das obras da estrada.
		1902 — 6 de janeiro. .	Decreto n. 4.312 — Marca a época de que deve se contado o prazo para conclusão do primeiro trech da estrada.
		1904 — 18 de outubro.	Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessõ das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e d Catalão a Palmas.
10	**Caxias ao Araguaya . . . . .**	1890 — 23 » » .	Decreto n. 909 — Concede ao engenheiro Aarão Re privilegio, garantia de juros e mais favores pa a construcção de uma estrada de ferro ligando navegação do rio Itapicurú á dos rios Tocantins Araguaya.
		1890 — 5 de novembro	Decreto n. 953 — Transfere á Empreza Industrial d Melhoramentos no Brazil, ou á companhia qu organizar, a concessão feita ao engenheiro Aarã Reis, por decreto n. 909, de 23 de outubro d 1890.
		1895 — 14 de fevereiro	Decreto n. 1.966 — Approva, com modificações, os e tudos definitivos da 1ª secção.
		1898 — 31 de dezembro	Lei n. 560 — Em virtude do art. 47 foi prorogado at 31 de dezembro de 1904 o prazo para o inicio d construcção, mediante desistencia da garantia d juros.
11	**Caxias a Cajazeiras . . . . .**	1897 — 13 » »	Decreto n. 2.740 — Fixa o capital em 2.165:495$912.
		1898 — 24 de outubro .	Decreto n. 3.055 — Approva a planta e o orçamen para augmento de edificios e armazens, na impo tancia de 18:060$500.
		1899 — 27 de setembro	Portaria, autorizando a adquirir dous carros fechados nove abertos para o serviço de transporte de me cadorias.
		1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.942 — Eleva a 5:590$960 o orçamen das obras de construcção da casa para morad do agente da estação de Caxias.
		1901 — 22 de julho . .	Decreto n. 4.087 — Altera o art. 67 das *Condições Reg lamentares* e tarifas da estrada, approvadas pel decretos ns. 1.881, de 7 de novembro de 1894 2.645, de 18 de outubro de 1897.
		1901 — » » » . .	Decreto n. 4.089 — Approva o augmento de despe de 2:184$450 sobre a orçada para a casa do agen da estação Christino Cruz.
		1904 — 4 » » . .	Aviso n. 513 — Proroga, por mais seis mezes, o pra marcado no aviso n. 218, de 16 de outubro de 190 para a execução das alterações feitas na tarifa algodão em rama, caroços de algodão, couro areia e materiaes de construcção, dormentes, etc com o abatimento, porém, de 75 °/o para os c roços de algodão, quando apresentados em qua tidade de seis ou mais vagões por quinzena.
		1905 — 8 » » . .	Portaria, approvando o quadro e tabella de venc mentos do pessoal. (*Diario Official*, de 14 de julho 1905.)
		1905 — 30 » » . .	Aviso n. 182 — Autoriza a construir nos kilometros ou 27 uma casa para a 3ª turma, em substituição do kilometro 32, sendo levada a despesa de 1:20 á conta do custeio.
		1906 — 15 » » . .	Aviso n. 155 — Autoriza a construir, por conta c custeio, um deposito para guardar madeira, importancia total de 1:810$952.
		1906 — 6 de novembro	Aviso n. 315 — Autoriza a compra de dous kilometr de trilhos e accessorios para a estrada, devendo despesa ser levada á conta do custeio.
		1907 — 28 de dezembro	Aviso n. 435 — Autoriza a reformar o carro destinad ao transporte de animaes. (*Diario Official*, de 29 d dezembro de 1907.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1908 — 3 de janeiro .	Portaria — Approva alterações nas tarifas desta estrada. (*Diario Official*, de 14 de janeiro de 1908.)
		1909—18 de fevereiro.	Aviso n. 364 — Autoriza o pagamento de 66:443$235 á Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão de juros garantidos a esta estrada no 2º semestre do anno de 1908. (*Diario Official*, de 3 de março de 1909.)
		1909.	Aviso mandando incluir nas disposições regulamentares nova disposição sobre transporte de encommendas. (*Diario Official*, de 1 de dezembro de 1909.)
2	Central do Brazil	1903 — 10 de fevereiro.	Decreto n. 4.771 — Abre o credito de 114:800$ para ser applicado ao alargamento da linha do Centro, entre Lafayetto e Gagé.
		1904 — 21 do janeiro .	Aviso n. 9 — Approva o contracto celebrado em 2 de janeiro de 1904, entre o Estado do Rio do Janeiro e a Estrada do Ferro Central do Brazil, para arrecadação de impostos pertencentes ao mesmo Estado.
		1904 — 29 de fevereiro	Aviso n. 29 — Autoriza a denunciar o contracto de trafego mutuo celebrado em 11 de maio de 1900 com a Estrada de Ferro Leopoldina, para que fique o mesmo rescindido, depois de decorrido o prazo de seis mezes, a contar da data da denuncia.
		1904 — 6 de setembro.	Aviso n. 62 — Approva a reducção de 2 % na tarifa normal do café procedente da estação de Porto Novo.
		1904 — 7 de novembro.	Decreto n. 5.366 — Providencia sobre o serviço do transporte de suburbios.
		1904 — 20 de dezembro	Aviso n. 90 — Approva o accôrdo a celebrar entre a estrada de Ferro Central do Brazil e a « Leopoldina Railway Company » ; um para o serviço de trafego reciproco e outro para o estabelecimento provisorio de uma taxa reduzida para o transporte do café do interior para a Capital Federal.
		1905 — 31 do janeiro .	Decreto n. 5.447 — Approva a planta de terrenos e predios necessarios á construcção da 4ª linha.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 48 — Autoriza, em relação á Estrada de Ferro União Valenciana, a supprimir os fretes a pagar nos limites do aviso 78, de 14 de outubro do anno proximo findo, desde que no contracto de trafego mutuo não ha clausula alguma que fixe a regra de taes fretes.
		1905 — de julho. .	Decreto n. 5.584 — Abre o credito especial de 400:000$ para ser applicado ás obras de elevação da linha entre S. Diogo e S. Christovão. (*Diario Official*, de 6 de julho de 1905.)
		1905 — 31 » . »	Aviso n. 220 — Approva a medida provisoria, reduzindo de 15 % o frete do café proveniente da Estrada de Ferro Leopoldina, emquanto o preço desse genero estiver abaixo do 9$ por arroba.
		1905 — 1 de agosto .	Decreto n. 5.624 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado ás obras do alargamento da bitola da estrada de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official*, de 10 de agosto de 1905.)
		1905 — 31 » »	Aviso n. 253 — Declara que todas as mercadorias, classificadas na tarifa geral n. 3, em vigor na estrada, classes 5ª e 7ª, devem ser incluidas na classe E da tarifa especial, quando o seu peso não exceder de 200 kilogrammas, cobrado o respectivo frete por dezena. (*Diario Official*, de 1 de setembro de 1905.)
		1905 — 20 do setembro	Aviso n. 268 — Autoriza a reduzir a 400 réis por tonelada e para cada operação a taxa de vigilancia ora cobrada pelo carregamento e descarga da canna de assucar procedente da Sociedade A. Sucrerie, de Lorena. (*Diario Official*, de 21 de setembro de 1905.)
		1905 — » » »	Aviso n. 269 — Autoriza a reduzir, como medida geral, de 1$ a 400 réis a taxa de vigilancia dos generos de 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor. (*Diario Official*, de 21 de setembro de 1905.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 5 de outubro.	Aviso n. 287 — Autoriza a classificar na tarifa n. 3 classe 3ª, em vigor na estrada, o fumo em folha rôlo ou corda.
		1905 — 26 de dezembro	Decreto n. 5.817 — Abre o credito de 500:000$ para occorrer ás despesas com as obras de alargamento da bitola da estrada, no trecho de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official*, de 29 de dezembro de 1905.)
		1905 — 30 » »	Aviso n. 365 — Autoriza a equiparar as tarifas em vigor nas estações de Penha, França, Guayaz e diversas paradas dos trens de suburbios da cidade de S. Paulo, ás tarifas que actualmente vigoram em iguaes trens da Capital Federal.
		1906 — 31 de março .	Aviso n. 18 — Resolve tornar extensiva ao Estado de S. Paulo a concessão feita ao de Minas Geraes em aviso n. 277, de 25 de setembro de 1905, relativamente ao transporte gratuito de sementes, mudas, adubos chimicos, animaes reproductores de raça, machinas agricolas, que, por intermedio do respectivo governo, sejam distribuidos aos lavradores ou adquiridos por estes para uso proprio.
		1906 — 11 de abril .	Aviso n. 21 — Resolve modificar a redacção do art. 212 das *Condições Regulamentares* da estrada : Art. 212. As importancias do frete e das despesas accessorias das expedições do interior para a Capital Federal e estações de Juiz de Fóra, Minas e Norte, e das estações de S. Diogo, Maritima da Gambôa, Juiz de Fóra, Minas e Norte, feitas pelos preços e segundo as condições da tarifa n. 3 e especial n. 1, serão pagas na estação de partida ou na de destino, á vontade do expedidor, á vista da primeira ou segunda via da nota de expedição, não sendo as mercadorias de facil deterioração, de valor insignificante ou o frete inferior a 10$, caso este em que a dita importancia será paga na estação de partida. As disposições acima referidas estendem-se tambem ás estações de destino nas estradas que com a Central do Brazil manteem trafego mutuo, contanto que se obriguem a pagar o debito que venham a ter em um mez até o fim do mez seguinte, sob pena de ficar sem effeito a concessão. (*Diario Official*, de 17 de abril de 1906.)
		1906 — 18 do abril. .	Decreto n. 5.982 — Abre o credito de 800:000$ para occorrer ás despesas com a conclusão das obras de elevação da linha, entre S. Diogo e S. Christovão. (*Diario Official*, de 25 de abril de 1906.)
		1906 — 2 de maio. .	Decreto n. 6.008 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado ás obras de alargamento da bitola da estrada de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official*, de 8 de maio de 1906.)
		1906 — 26 » »	Aviso n. 26 — Autoriza a classificação do crême de leite, produzido em localidades do interior e de procedente, na classe 6ª, da tarifa n. 3, se o transporte se effectuar em trem de carga; na 5ª classe, se fôr em trens mixtos, e na 4ª, quando em trens expressos. (*Diario Official*, de 27 de maio de 1906.)
		1906 — 9 de junho .	Aviso n. 30 — Autoriza a inclusão nas classes 5ª e 7ª da tarifa n. 3, em vigor na estrada, de terra asphitosa, que será considerada como metal não precioso. (*Diario Official*, de 10 de junho de 1906.)
		1906 — 19 » »	Decreto n. 6.076 — Abre o credito de 500:000$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola da estrada de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official*, de 22 de junho de 1906.)
		1906 — 30 » »	Aviso n. 43 — Modifica a pauta em vigor na estrada. (*Diario Official*, de 31 de julho de 1906.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1906 — 11 de setembro	Decreto n. 6.140 — Abre o credito especial de 4.000:000$ para fazer face ás despesas de reparação das linhas e material da estrada. (*Diario Official*, de 13 de setembro de 1906.)
	1906 — 16 de outubro.	Aviso n. 61 — Modifica o art. 169 das *Condições Regulamentares* da estrada. (*Diario Official*, de 17 de outubro de 1906.)
	1906 — 26 » »	Aviso n. 34 — Reduz de 30 °/₀ a tarifa sobre o arame farpado. (*Diario Official*, de 27 de outubro de 1906.)
	1906 — 7 de novembro	Aviso n. 68 — Resolve ampliar o prazo de estadia, nas estações do Cruzeiro e do Norte, aos passageiros que se destinarem ás estações balnearias. (*Diario Official*, de 8 de novembro de 1906.)
	1906 — 18 de dezembro	Aviso n. 79 — Autoriza a transferencia dos cereaes nacionaes — arroz, aveia, centeio, cevada, favas seccas, feijão, milho e painço, por tonelada, procedentes da estação do Norte com destino á Central ou vice-versa, os sete primeiros da classe G, tarifa especial n. 1, e o ultimo da classe C, todos para a classe 7ª da tarifa n. 3, incluidas nesta classificação as despesas de carga e descarga. (*Diario Official*, de 19 de dezembro de 1906.)
	1906 — 20 » »	Decreto n. 6.279 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official*, de 23 de dezembro de 1906.)
	1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.280 — Abre o credito de 300:000$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento de bitola entre Gagé e o kilometro 501. (*Diario Official*, de 23 de dezembro de 1906.)
	1906 — 21 » »	Aviso n. 83 — Resolve que, durante o primeiro semestre de 1907, seja adoptada, em caracter provisorio, a tarifa especial de 1$ por sacca de 60 kilos de assucar de qualquer qualidade e em qualquer quantidade, bruto ou refinado, expedido de qualquer e para qualquer das estações da estrada. (*Diario Official*, de 22 de dezembro de 1906.)
	1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 2 — Torna extensiva á fabrica de phosphoros « N. S. da Apparecida » as regalias concedidas á « Empreza Industrial Serra do Mar » pelo aviso n. 1, de 4 de janeiro de 1906, relativo ao abatimento de 20 % no frete da madeira em bruto empregada como materia prima. (*Diario Official*, de 8 de janeiro de 1907.)
	1907 — » » »	Aviso n. 3 — Resolve alterar o art. 69 das *Condições Regulamentares*, relativo a encommendas. (*Diario Official*, de 8 de janeiro de 1907.)
	1907 — 24 » »	Aviso n. 13 — Autoriza a reducção de 70 % no preço das passagens e transporte de bagagens, para movimento de força e presos escoltados, quando requisitadas por autoridades policiaes do Estado de Minas. (*Diario Official*, de 25 de janeiro de 1907.)
	1907 — 2 de fevereiro.	Aviso n. 31 — Autoriza a transportar pela tarifa minima os moveis e outros materiaes que, pela Prefeitura do Districto Federal, forem remettidos aos districtos suburbanos.
	1907 — 14 » »	Decreto n. 6.372 — Abre o credito de 600:000$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.
	1907 — 21 » »	Aviso n. 25 — Revoga a tarifa especial n. 1, ficando sem mais effeito o aviso de 7 de junho de 1901, que a approvou. (*Diario Official*, de 22 de fevereiro de 1907.)
	1907 — 28 » »	Aviso n. 29 — Autoriza o transporte gratuito de sementes, mudas, adubos chimicos, animaes reproductores de raça e machinismos agricolas, requisitados pelo Estado do Rio de Janeiro para distribuição pelos lavradores ou adquiridos por estes para uso proprio, extensivos ao mesmo Estado os favores que gosam os de Minas, S. Paulo e Sociedade Nacional de Agricultura.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 — 28 de fevereiro	Decreto n. 6.394 — Abre o credito extraordinario 300:000$ para alargamento da bitola de Gagé minas de manganez do kilometro 501, do ramal Ouro Preto.
		1907 — 1 de março. .	Decreto n. 6.399 — Abre o credito extraordinario 60:000$ para intercalação de um trilho entre estações de Parahyba do Sul e Entre-Rios.
		1907 — 9 » »	Aviso n. 34 — Autoriza o director a substituir a actu tarifa n. 6 B pola seguinte : Tarifa 6 B — 1ª clas — vagão serie H — Lotação completa, até 60 ca ças para porcos e 70 para outros animaes da mes tarifa — Base: de 1 até 100 kilometros, 600 réi de 101 a 300 kilometros 300 réis ; de 301 kilom tros em diante 200 réis. Segunda classe — m lotação do vagão serio H : Até 30 porcos e 35 c neiros e outros animaes da mesma tarifa — Ba de 1 até 100 kilometros, 300 réis ; de 101 a kilometros 200 réis ; de 301 em diante 100 ré A segunda classe da tarifa 6 B só terá applica para o excesso de uma lotação completa, p menos. Em pequenas expedições, até cinco cabeças, se despachadas em carro collector, cobrando-se p 3ª classe da tarifa n. 6. Cada estação não poderá expedir mais de ci animaes em cada collector. (*Diario Official*, de 1(março.)
		1907 — 21 de março.	Decreto n. 8.425 — Approva as plantas dos terren desapropriar-se nos fundos dos predios ns. 36 da rua General Pedra. (*Diario Official*, de 2 março de 1907.)
		1907 — 16 de maio. .	Decreto n. 6.482 — Abre o credito de 2.414:000$ alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.
		1907 — 7 de junho .	Aviso n. 78 — Autoriza o transporte, pela 6ª class tarifa n. 3, da aniagem e tecidos de juta, qua despachados por fabricas nacionaes. (*Diario Offi* de 8 de junho de 1907.)
		1907 — 4 de julho .	Decreto n. 6.543 — Abre o credito extraordinario 2.386:000$ para alargamento da bitola do ra de S. Paulo.
		1907 — 5 de agosto.	Portaria concedendo, provisoriamente, uma redu de 25 °/o nas tarifas em vigor, relativament transporte de café. (*Diario Official*, de 7 de ag de 1907.)
		1907 — 16 » »	Decreto n. 6.606 — Abre o credito extraordinario 1.500:000$ para occorrer ás despesas com a r larização de suas contas. (*Diario Official*, do 1 agosto de 1907.)
		1907 — 22 » »	Aviso n. 108 — Autoriza a reducção de 20 °/o, na pectiva tarifa, para o transporte do material quo fôr destinado á Estrada de Ferro de Minas. (*Diario Official*, de 28 de agosto de 1
		1907 — 29 » »	Aviso n. 113 — Autoriza identica reducção para c terial fixo destinado á Estrada de Ferro de G (*Diario Official*, de 30 de agosto de 1907.)
		1907 — 16 de setembro	Aviso n. 124 — Autoriza o transporte do mat escolar destinado ás escolas publicas de Minas, 7ª classe da tarifa n. 3.
		1907 — 10 de outubro.	Aviso n. 134 — Attendendo ao que expoz o arr tario da Estrada de Ferro Minas e Rio, mando o pagamento da importancia dos sald contas de trafego directo da Companhia de V Ferrea Sapucahy, relativos ao trimestre de a junho de 1907, autoriza a modificação das sulas XVIII e XIX do accôrdo celebrado com ferido arrendatario em 7 de fevereiro de alterando-se correspondentemente, ou resc do-se, se assim convier, o contracto de t

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			mutuo naquella mesma data celebrado com a mencionada companhia e a Estrada de Ferro de Muzambinho.
		1907— 14 de novembro	Aviso n. 147 — Autoriza o abatimento de 20 °/₀ no transporto do material rodante destinado á construcção e primeiro estabelecimento da Estrada de Ferro de Goyaz.
		1907— » » »	Decreto n. 6.737 — Abre o credito de 3.200:000$ para occorrer ao pagamento de trabalhos já executados no ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros.
		1907— 21 » »	Decreto n. 6.747 — Approva novas *Condições Regulamentares* e tarifas.
		1907— 19 de dezembro	Aviso n. 159 — Autoriza o recebimento do ramal de Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official*, de 20 de dezembro de 1907.)
		1908— 3 de janeiro .	Aviso n. 1 — Proroga, durante o 1º semestre de 1908, a concessão feita pelo aviso n. 85, de 28 de junho do anno anterior, no sentido de ser adoptada, em caracter provisorio, a tarifa especial de 1$ por sacca do 60 kilos de assucar de qualquer qualidade, bruto ou refinado, expedido em qualquer para qualquer de suas estações. (*Diario Official*, de 8 de janeiro de 1908.)
		1908 — 21 de janeiro.	Aviso n. 7 — Declara que fica comprehendido na autorização constante do aviso n. 151, de 21 de novembro de 1907, o material destinado ao serviço do trafego da Oeste de Minas. (*Diario Official*, de 22 do janeiro de 1908.)
		1908 — 22 » »	Aviso n. 8 — Autoriza a fornecer á Estrada de Ferro Oeste de Minas os materiaes necessarios ao seu trafego, devendo o pagamento de taes matoriaes ser feito pela segunda aos respectivos fornecedores, de accôrdo com os preços estabelecidos para a Central do Brazil e correndo por conta da Oeste de Minas as gratificações de tres empregados da Central do Brazil que forem incumbidos do respectivo expediente. (*Diario Official*, de 23 de janeiro de 1908.)
		1908 — 28 » »	Aviso n. 9 — Approva as alterações com relação ao accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e o Lloyd Brazileiro, para despacho de mercadorias, bagagens e encommendas.
		1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 16 — Autoriza a transportar pela 9ª classe das novas tarifas o material destinado ao saneamento de Caxambú. (*Diario Official*, de 23 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 12 de março .	Decreto n. 6.881 — Abre o credito de 1.500:000$ para terminar o alargamento da bitola até a cidade de S. Paulo. (*Diario Official*, de 15 de março do 1908.)
		1908 — 14 » »	Aviso n. 26 — Autoriza o director a manter a isenção da taxa addicional de 1$ por tonelada, em vigor nesta estrada, para o manganez descarregado no cáes ou na ponte da estação Maritima.
		1908 — 4 de abril. .	Aviso n. 44 — Autoriza o restabelecimento de 20 °/₀ a abater-se no transporte de materiaes destinados á Estrada de Ferro de Goyaz, e de que se occupam os avisos ns. 113, de 29 de agosto, e 147, de 14 de novembro de 1907. (*Diario Official*, de 5 de abril de 1908.)
		1908 — 6 » »	Aviso n. 47 — Autoriza a reducção de 10 °/₀ sobre a 9ª classe da tarifa em vigor, no transporto de ferro guza procedente da Usina Esperança. (*Diario Official*, de 7 do abril de 1908.)
		1908 — 15 » »	Aviso n. 50 — Autoriza o abatimento de 75 °/₀ nas passagens de 2ª classe, até a estação do Realengo, aos operarios da Fabrica de Cartuchos de Guerra alli estabelecida.
		1908 — 27 » »	Aviso n. 55 — Autoriza o restabelecimento da lotação de 16 bois por carro H, quando de bitola larga.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1908 — 27 de abril. .	Aviso n. 56 — Autoriza o abatimento de 75 %, até a estação de Sitio, no transporte de machinismos e materiaes destinados á installação de uma fabrica de productos de lacticinios em S. João d'El-Rey.
		1908 — 2 de maio .	Aviso n. 57 — Autoriza que seja adoptado, em vez do abatimento de 10 °/₀ para cada reducção de 1$, ou fracção de 1$, do preço médio de 7$, cada arroba de 15 kilos — o abatimento provisorio de 25 °/₀ desde que o preço de cada typo 7 seja notoriamente inferior a 7$, nesta praça, emquanto a Junta dos Corretores não puder fornecer a esta estrada o preço médio official do café em cada mez. (*Diario Official*, de 3 de maio de 1908.)
		1908 — 7 » »	Aviso n. 60 — Autoriza o abatimento de 30 °/₀ nos fretes das mercadorias comprehendidas nas tres primeiras classes da tarifa n. 3, que se destinarem a distancias superiores a 150 kilometros das estações, seja qual fôr o meio de transporte, com excepção da navegação maritima, e bem assim o de 25 °/₀ nas passagens de caixeiros viajantes em qualquer das linhas desta estrada, cumprindo á directoria adoptar o alvitre que julgar mais conveniente para evitar os abusos que possam occorrer. (*Diario Official*, de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 29 » »	Aviso n. 72 — Torna extensivos ao Estado de S. Paulo os favores de que já gosam os Estados de Minas e Rio de Janeiro, pelos avisos ns. 13 e 55, de 24 de janeiro e 18 de abril de 1907, relativamente ao abatimento de 70 °/₀ nas passagens de officiaes e praças da força policial e bem assim de suas bagagens e passagens dos presos escoltados.
		1908 — 2 de julho. .	Decreto n. 7.006 — Declara de utilidade publica a desapropriação do predio n. 242 e competente terreno da rua Senador Pompeu, necessarios ao desenvolvimento desta estrada.
		1908 — 13 » »	Portaria, approva as modificações das condições geraes, tabellas de preços e especificações de que trata a portaria de 5 de maio de 1908, para a execução das obras do prolongamento.
		1908 — 23 » »	Decreto n. 7.043 — Declara de utilidade publica a desapropriação do predio n. 41 e do terreno n. 43 da rua Visconde de Sapucahy, necessarios a melhoramentos nesta estrada.
		1908 — 27 » »	Aviso n. 111 — Autoriza a reducção para 1^{m},0 na bitola do trecho desta estrada, de Entre Rios a Porto Novo, considerando-se tal trecho como prolongamento da Auxiliar.
		1908 — 28 » »	Aviso n. 113 — Declara que ao transporte de telhas de barro são applicaveis as condições a que estão sujeitos os tijolos de alvenaria, nos precisos termos das respectivas observações constantes da pauta de classificação geral das mercadorias que regula a applicação de tarifas, e de que trata o decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, devendo ser nesse sentido entendidas as observações da mesma pauta, correspondentes ao primeiro dos referidos artigos. (*Diario Official*, de 29 de julho de 1908.)
		1908 — 18 de agosto .	Aviso n. 126 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a do Rio do Ouro.
		1908 — 19 » »	Aviso n. 129 — Resolve modificar o paragrapho unico do art. 180 das *Condições Regulamentares*, approvado pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, no sentido de supprimir a restricção correspondente ás estações de Mogy das Cruzes até Norte, para os despachos de cereaes de que trata o mencionado artigo. (*Diario Official*, de 20 de agosto de 1908.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1908 — 24 de agosto .	Aviso n. 131 — Supprime na pauta de classificação geral de mercadorias, comprehendida nas tarifas approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, as palavras « pagando a lotação completa do vagão », nas observações correspondentes ao artigo — manilhas de couro — e bem assim as seguintes: « sendo nesta por lotação de vagão », que constituem o periodo final das observações referentes ao artigo — canos de barro. (*Diario Official*, de 26 de agosto de 1908.)
		1908 — 29 » »	Aviso n. 137 — Declara que a restricção do art. 180, das *Condições Regulamentares*, feita pelo aviso n. 129, de 19 do corrente, foi apenas quanto ás estações de Mogy das Cruzes até Norte. (*Diario Official*, de 30 de agosto de 1908.)
		1908 — 31 » »	Aviso n. 139 — Autoriza o contracto, a titulo precario, com Guinle & C., para o fornecimento de energia electrica, necessario aos serviços da estrada, na zona comprehendida no Districto Federal. (*Diario Official*, de 3 de setembro de 1908.)
		1908 — 8 de outubro.	Aviso n. 156 — Autoriza a substituir no ramal de Porto Novo, cuja transformação já está concluida, o material rodante de tracção de bitola larga pelo de bitola estreita de $1^{m},0$.
		1908 — 27 » »	Aviso n. 165 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho no despacho de machinas agricolas, sementes adubos, mudas e animaes reproductores.
		1908 — 1 de dezembro.	Aviso n. 189 — Presta esclarecimentos sobre o aviso n. 155, de 8 de outubro do anno corrente, que trata da applicação da tarifa pela qual deveria ser transportado o material destinado a uma associação de Juiz de Fóra, segundo as bases estabelecidas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro do anno proximo passado, e declara que do mesmo modo deverá proceder em casos analogos. (*Diario Official*, de 2 de dezembro de 1908.)
		1909 — 18 de janeiro.	Aviso-circular — Autoriza a celebração do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho.
		1909 — 16 de abril. .	Aviso n. 44 — Autoriza, relativamente ao trafego directo com as estradas paulistas, no respectivo contracto, a elevar, como fôr conveniente, o peso e o volume fixados para as encommendas, no art. 7° e dispensar a restricção do paragrapho unico do art. 155, das condições regulamentares em vigor.
		1909 — 14 de junho .	Aviso n. 7 — Informação da directoria sobre a classificação nessa estrada do assucar refinado, quando despachado pelo Estado de Minas Geraes, na mesma tarifa, do assucar de crystal.
		1909 — 22 de julho. .	Portaria, autorizando a restabelecer a tarifa especial n. 1, approvada por aviso de 7 de junho de 1901, para os cafés expedidos pela estação do Norte, procedentes das estradas do ferro paulistas. (*Diario Official*, de 23 de julho de 1909.)
		1909 — 7 de agosto .	Aviso, declarando que a tarifa especial a que allude o aviso de 22 de julho ultimo, é applicavel a todo o café apresentado a despacho na estação do Norte. (*Diario Official*, de 8 de agosto de 1909)
		1909 — 31 » »	Aviso n. 109, autorizando a applicar, em caracter provisorio, a tarifa 1 B, aos viajantes de trens de «Pequeno percurso» até Paracamby. (*Diario Official*, de 1 de setembro de 1909.)
		1909 — 30 de setembro	Aviso n. 274 A — Autoriza a entregar. provisoriamente, á Leopoldina Railway Company o trecho da linha Auxiliar entre Jockey Club e Alfredo Maia. (*Diario Official*, de 5 de outubro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 23 de novembro	Aviso, mandando rescindir o contracto com a estrada d Juiz de Fóra a Piau, devido aos atrazos desta, no pagamentos dos saldos e mandando proceder, pelo meios de direito, á cobrança da importancia já de vida por essa companhia. (*Diario Official*, de 24 d novembro de 1909.)
		1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.860 — Abre o credito de 300:000$ par proseguir o alargamento da linha do Centro n direcção do valle do Paraopeba para Bello Hori zonte. (*Diario Official*, de 13 de fevereiro de 1910.
		1910 — 7 de março .	Aviso n. 19 — Concede abatimento de tarifas á Com panhia de Fiação e Tecidos « União Lavrense » passando os tecidos de algodão da 3ª para a 4ª class da tarifa n. 3 e modifica o paragrapho unico d art. 174 das *Condições Regulamentares*, o qual fico assim redigido: O café (em grão ou em casquinh côco ou cereja) embora classificado em classe inf rior, e as mercadorias que passarem da 3ª para 4ª classe, quando, despachadas directamente pe fabricas, gosarão dos mesmos abatimentos.
		1910 — 10 » »	Decreto n. 7.892 — Abre o credito de 400:000$ par occorrer ás despesas com o ramal de Itacurussá (*Diario Official*, de 22 de março de 1910.)
		1910 — » » »	Decreto n. 7.893 — Abre o credito de 400:000$ par occorrer ás despesas com a construcção do ram de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* de 2 de março de 1910.)
		1910 — » » »	Decreto n. 7.894 — Abre o credito de 400:000$ pa occorrer ás despesas com a construcção da lin do Centro. (*Diario Official*, de 20 de março de 191
		1910 — 17 » »	Aviso n. 26 — Fixa em 8$400 o frete maximo a c brar pelo transporte de uma tonelada de dorme tes de madeira.
		1910 — 30 » »	Decreto n. 8.040 — Approva o accôrdo celebrado ent a Estrada de Ferro Central do Brazil e a «S. Pau Railway Company, Limited» para o estabelec mento do serviço de trafego e entrada de trens passageiros daquella estrada nas estações de Braz S. Paulo. (*Diario Official*, de 7 de junho de 191
		1910 — 13 de junho . .	Aviso n. 8 — Declara ao Ministerio da Agricultura q a Central foi autorizada a transportar o alho pe 9ª classe da tarifa n. 3, quando essa mercado fôr de producção nacional e pela 6ª classe da mes Tarifa—as nozes, as amendoas, as avellãs, et quando igualmente de producção nacional e pro dentes do interior.
		1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.068 — Abre o credito de 500:000$ pa occorrer ás despesas da construcção do ramal Itacurussá. (*Diario Official*, de 22 de junho de 191
		1910 — 23 » »	Decreto n. 8.078 — Estabelece novas bases das tari e altera a pauta e as condições regulamentar approvadas por decreto n. 6.747 de 21 de novem de 1907. (*Diario Official*, de 10 de julho de 1910.)
		1910 — 7 de julho . .	Decreto n. 8.088 — Abre o credito de 500:000$ para despesas da construcção do ramal de Sabará Ferros. (*Diario Official*, de 13 de julho de 1910.
		1910 — 28 » »	Decreto n. 8.121 — Abre o credito de 1.500:000$ p o prolongamento da linha do Centro. (*Diario cial*, de 30 de julho de 1910.)
		1910 — 20 de agosto .	Aviso n. — Declara ao Presidente de Minas que o verno aceita a proposta do secretario das Finan daquelle Estado, para a transferencia á União Estrada de Ferro de Palmira ao Livramento, ficar a União obrigada a qualquer pagamento Estado de Minas, obrigando-se, porém, a empre a importancia correspondente ao preço por que arrematada pelo Governo Mineiro na reconstitu da linha e restabelecimento do seu trafego

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			construir o respectivo prolongamento de accordo com os planos e estudos feitos pelo Governo Federal e com os creditos que forem decretados pelo poder legislativo. Minas renuncia a quaesquer direitos provenientes de sua propriedade e da concessão que fez. Fica este ramal incorporado á Central do Brazil.
		1910 — 20 de agosto .	Aviso n. — Declara que o Governo Federal aceita a transferencia da Estrada de Ferro Palmira a Livramento, nos termos da proposta mineira.
		1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.255 — Abre o credito de 500:000$ para occorrer ás despesas com o ramal de Itacurussá. (*Diario Official*, de 5 de outubro de 1910.)
		1910 — 30 de outubro.	Aviso n. 79 — Submette ao ministro da Fazenda os documentos para acquisição pela União, ao Estado de Minas, do trecho de Palmira a Livramento, pedindo ordens para effectuar a escriptura nos termos precisos do aviso de 20 de agosto de 1910, ao Presidente do Estado de Minas Geraes.
		1910 — 10 de novembro	Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Oeste de Minas para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados; para objectos, productos, animaes e machinas destinados ás fazendas-modelo e campos praticos custeados pelo governo do Estado. Reduz de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á brigada policial desse Estado, bem como o de presos e escoltados.
		1910 — » » »	Aviso n. 36 — Declara que expediu avisos aos directores da Central do Brazil e da Oeste de Minas, consolidando as concessões feitas pelo Governo e outras autoridades mineiras.
		1910 — 14 » »	Aviso n. 98 — Autoriza a mandar proceder não só aos estudos das ligações da Linha Auxiliar á Estação de Vassouras, desta estrada, passando pela cidade de Vassouras, e á Estrada de Ferro Sapucahy, no ponto conveniente entre Sant'Anna e Barra de Pirahy e da linha de ligação das Estradas de Ferro Valenciana e Rio das Flores, entre Valença e Tabôas, como da ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente da rede, devendo ser immediatamente iniciada a construcção das referidas linhas.
		1910 — » » »	Decreto n. 8.386 — Abre o credito de 400:000$ para as despesas da construcção do ramal de Itacurussá. (*Diario Official*, de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — » » »	Decreto n. 8.388 — Approva os estudos definitivos da ligação da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brazil com a Estrada de Ferro de Sapucahy. (*Diario Official*, de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — » » »	Decreto n. 8.389 — Approva os estudos definitivos do primeiro trecho de 35 kilometros, do alargamento da bitola da E. F. Central do Brazil, partindo de Lafayette pelos valles do Pequiry e Paraopeba. (*Diario Official*, de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — » » »	Decreto n. 8.391 — Approva os estudos e o respectivo orçamento do primeiro trecho, na extensão de 60 kilometros, do prolongamento a Montes Claros. (Orçamento 2.344:906$844). (*Diario Official*, de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de dezembro	Decreto n. 8.433 — Abre o credito de 1.100:000$ para as despesas da construcção do ramal de Sabará a Ferros. (*Diario Official*, de 16 de dezembro de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 21 de dezembro	Decreto n. 8.450 — Abre o credito de 1.200:000$ pa as despesas do ramal de Itacurussá. (*Diario Offici* de 7 de dezembro de 1910.)
		1910 — 28 » »	Decreto n. 8.487 — Abre o credito de 1.400:000$ pa o prolongamento da linha do Centro. (*Diario O cial*, de 31 de dezembro de 1910.)
		1911 — 15 de março .	Decreto n. 8.610 — Approva o regulamonto para esta trada. (*Diario Official*, de 18 de março de 1911.) I produzido no *Diario Official*, de 18 de abril de 19 Vide a rectificação no *Diario Official*, de 3 de jun de 1911.)
		1911 — 12 de abril . .	Decreto n. 8.671 — Abre o credito de 1.000:000$ p occorrer ás despesas com a construcção do ran de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official*, de de abril de 1911.)
		1911 — 26 » »	Decreto n. 8.688 — Abre o credito de 200:000$ p attender ás despesas do prolongamento do ran de Itacurussá até á cidade de Angra. (*Diario Offic* de 28 de abril de 1911.)
		1911 — » » »	Decreto n. 8.689 — Abre o credito de 375:000$ para despesas do prolongamonto da linha do Cent (*Diario Official*, de 28 de abril de 1911.)
		1911 — 7 de junho. .	Decreto n. 8.775 — Abre o credito de 250:000$ p proseguir no alargamento da linha do Centro, Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba p Bello Horizonte. (*Diario Official*, de 9 de junho 1911.)
		1911 — 26 de julho . .	Decreto n. 8.839 — Abre o credito de 450:000$ p proseguir no alargamento da linha do centro, Lafayotte, na direcção do valle do Paraopeba, p Bello Horizonte. (*Diario Official*, de 29 de julho 1911.)
		1911 — 30 de agosto .	Decreto n. 8.926 — Abre o credito de 700:000$ p attender ás despesas de construcção do prolon mento da linha do Centro na direcção de Mon Claros. (*Diario Official*, do 1 de setembro de 1911
		1903 — 23 de abril . .	Decreto n. 4.828 — Abre o crodito de 1.800:000$ par construcção do prolongamento da linha do Cent
		1903 — 23 de junho .	Decreto n. 4.871 — Crêa uma divisão provisoria p os estudos e construcção do prolongamento da trada até á margem do rio S. Francisco e ram da mesma estrada.
		1903 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.084 — Approva os estudos e orçamen da primeira secção (60 kilometros) do prolon mento da estrada, a partir de Curvello, no va de 2.722:107$779.
		1903 — » » »	Portaria, approvando as condições geraes e tabellas preços para as obras dos 60 primeiros kilomet que constituem a primeira secção do prolon mento da estrada, comprehendidos entre Curvell a margem do rio S. Francisco.
		1904 — 15 do junho. .	Aviso n. 47 — Incorpora os trechos da Estrada de Fe Oeste de Minas, de Barra Mansa á Angra e de Ba Mansa ao Cedro, com todo o material fixo e dante, casas e terras situadas á margem dos res ctivos trechos á Central do Brazil.
		1904 — 30 de agosto .	Decreto n. 5.297 — Approva a modificação dos estu e orçamento, a que se refere o decreto n. 5.(de 22 de dezembro de 1903, alterado por esta fór o traçado da referida secção e reduzido o or mento de 2.722:107$779 para 2.218:918$959.
		1905 — 25 de julho. .	Decreto n. 5.610 — Approva os estudos e orçame da 2ª secção do prolongamonto da estrada, de C vello á Pirapora, no valor de 2.424:051$571.
		1905 — » » »	Portaria, approvando as condições geraes, tabella preços e especificações para as obras dos 63. kilometros, que constituem a 2ª secção do prol gamento entre Curvello e Pirapora.

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.807 — Abre o credito de 200:000$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento. (*Diario Official*, de 23 de dezembro de 1905.)
		1906 — 9 de janeiro.	Decreto n. 5.838 — Approva as plantas de terrenos a desapropriar, necessarios á 1ª secção do prolongamento, além da cidade de Curvello. (*Diario Official*, de 13 de janeiro de 1906.)
		1906 — 2 de maio.	Decreto n. 6.009 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado ás obras do prolongamento. (*Diario Official*, de 8 de maio de 1906.)
		1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.278 — Abre o credito de 250:000$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official*, de 23 de dezembro de 1906.)
		1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.380 — Abre o credito de 600:000$ para o prolongamento da linha do Centro.
		1907 — 1 de agosto .	Decreto n. 6.589 — Abre o credito de 1.000:000$ para o prolongamento da linha do Centro.
		1907 — » » » .	Decreto n. 6.591 — Substitue o art. 6º do Regulamento a que se refere o decreto n. 4.871, de 23 de junho de 1903, que creou uma divisão provisoria para os estudos e construcção do prolongamento desta estrada até a margem do rio S. Francisco e ramaes da mesma estrada, pelo seguinte: Art. 6. As obras serão executadas por empreitada e serie de preços, mediante concorrencia publica ou mediante o systema de tarefas, salvo se o ministro autorizar que sejam feitas por administração.
		1908 — 30 de janeiro .	Decreto n. 6.837 — Approva os estudos e respectivo orçamento, na importancia de 3.817:437$303, para a construcção da terceira e ultima secção do prolongamento, entre Lassance e Pirapora.
		1908 — 7 de março. .	Decreto n. 6.874 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 2.000:000$ para occorrer ás despesas da construcção do prolongamento da linha do Centro e do ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official*, de 12 de março de 1908.)
		1908 — 5 de maio . .	Portaria — De accôrdo com o decreto n. 4.871, de 23 de junho de 1903, resolve approvar as condições geraes, tabellas de preços e especificações para as obras da 3ª secção do prolongamento da linha do Centro, de Lassance á Pirapora, e do ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official*, de 6 de maio de 1908.)
		1908 — 11 de agosto .	Aviso n. 122 — Autoriza a transferir de Sete Lagoas para esta capital o escriptorio technico da 6ª divisão do prolongamento.
		1908 — 24 de setembro	Decreto n. 7.131 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 800:000$, para occorrer ás despesas de construcção do prolongamento da linha do Centro e do ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official*, de 1 de outubro de 1908.)
		1908 — 5 de novembro	Aviso n. 169 — Autoriza a estabelecer uma parada nas proximidades da Serra da Piedade, no ramal de Sabará. (*Diario Official*, de 6 de novembro de 1908.)
		1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.221 — Approva os estudos e orçamento das obras do ramal de Sabará á Santa Barbara. (*Diario Official*, de 16 de dezembro de 1908.)
		1909 — 11 de fevereiro	Decreto n. 7.323 — Abre o credito de 800:000$ para occorrer ás despesas com o prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official*, de 14 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 4 de março .	Decreto n. 7.348 — Approva a planta da parte da pedreira a desapropriar no kilometro 233+200 do ramal de S. Paulo, necessaria ao lastramento do mesmo ramal. (*Diario Official*, de 6 de março de 1909.)
		1909 — 17 » » .	Decreto n. 7.355 — Abre o credito de 700:000$ para occorrer, durante o exercicio, ás despesas de construcção do ramal desta estrada de Sabará á Santa

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Anna dos Ferros. (*Diario Official*, de 17 de març de 1909.)
		1909 — 12 de abril. .	Aviso n. 41 — Approva os contractos a celebrar cor o engenheiro Pedro da Nobrega Sigaud para construcção do primeiro trecho e com Antonio d Costa Lage e Alfredo Braga, para a do segund trecho do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferro
		1909 — 14 de maio. .	Decreto n. 7.410 — Abre o credito de 500:000$ par terminar o alargamento da bitola até a cidade d S. Paulo. (*Diario Official*, de 22 de maio de 1909
		1909 — 28 de julho. .	Aviso — Autorizando a mandar proceder, pelo pe soal necessario da 6ª divisão, ao estudo definitiv do prolongamento do ramal de Santa Cruz a Itacurussá, de modo a serem apresentados, co a possivel brevidade, os respectivos documento inclusive o orçamento geral do custo da linh organizados na fórma do regulamento. (*Diario Off cial*, de 29 de julho de 1909.)
		1909 — 5 de agosto. .	Decreto n. 7.493 — Abrindo o credito do 800:000$ pa occorrer ás despesas com o prolongamento da linh do Centro. (*Diario Official*, de 8 de agosto d 1909.)
		1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.551 — Abre o credito de 600:000$ par o prolongamento do ramal de Santa Cruz a Itacurussá. (*Diario Official*, de 18 de setembro d 1909.)
		1909 — 30 » »	Decreto n. 7.577 — Abre o credito de 600:000$ par as despesas de construcção do ramal de Sant'Ann dos Ferros.
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.738 — Abre o credito de duzentos e cin coenta contos de réis, para as despesas com a cor strucção do ramal de Sabará a Ferros. (*Diario Off cial*, de 18 de dezembro de 1909.)
		1909 — » » »	Decreto n. 7.739 — Abre o credito de duzentos e cin coenta contos de réis, para as despesas com o pro longamento da estrada. (*Diario Official*, de 18 d dezembro de 1909.)
		1911 — 30 de agosto .	Decreto n. 8.927 — Abre o credito de 500:000$ par attender ás despesas do prolongamento do rama de Itacurussá até á cidade de Angra, nesta estrad (*Diario Official*, de 1 de setembro de 1911.)
		1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.031 — Abre o credito de 400:000$ para a despesas com os estudos do prolongamento des estrada até a cidade de Belém, capital do Pará (*Diario Official*, de 15 de outubro de 1911.)
		1911 — 13 de dezembro	Decreto n. 9.200 — Abre o credito de 300:000$ para a despesas de construcção do prolongamento do rama de Itacurussá á Angra. (*Diario Official*, de 20 d dezembro de 1911.)
		1911 — » » »	Decreto n. 9.201 — Abre o credito de 900:000$ para a despesas do prolongamento da linha do centr desta Estrada. (*Diario Official*, de 20 de dezembr de 1911.)
		1911 — 18 » »	Decreto n. 9.046 — Abre o credito do 1.300:000$ par as despesas com a construcção do ramal de Sabar á cidade de Ferros. (*Diario Official*, 24 de outubr de 1911.)
		1911 — 28 » »	Decreto n. 9.245 — Abre o credito de 500:000$ par o prolongamento do ramal de Ouro Preto Ponte Nova. (*Diario Official*, de 31 de dezembro d 1911.)
		1911 — » » »	Decreto n. 9.246 — Abre o credito de 800:000$ para construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferro (*Diario Official*, de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — » » »	Decreto n. 9.247 — Abre o credito de 6.777:629$97 para despesas de pessoal provenientes da reorga nização dos serviços. (*Diario Official*, de 31 d dezembro de 1911.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.248 — Abre o credito de 1.300:000$ para o alargamento da linha do centro desta estrada, de Lafayette, na direcção do valle do Paraopeba, para Bello Horizonte. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — » » »	Decreto n. 9.249 — Abre o credito de 1.750:000$ para os trabalhos de construcção da rêde fluminense. (*Diario Official*, de 31 de dezembro de 1911.)
13	**Central do Rio Grande do Norte.**	1905 — 4 de outubro .	Decreto n. 5.703 — Approva o projecto geral da estrada e os estudos definitivos do trecho comprehendido entre as cidades do Ceará-Mirim e do Caicó. (*Diario Official*, de 14 de outubro de 1905).
		1906 — 16 de maio. .	Aviso n. 13 — Manda adoptar na estrada as *Condições Regulamentares* em vigor na Central do Brazil, no que fôr ahi applicavel ; e autoriza a estabelecer o trafego em caracter provisorio, organizando o quadro do pessoal indispensavel. (*Diario Official*, de 17 de maio de 1906.)
		1906 — » » »	Portaria, approvando as tarifas provisorias da estrada. (*Diario Official*, de 19 de maio de 1906.)
		1906 — 3 de julho. .	Aviso n. 19 — Approva provisoriamente o quadro do pessoal e horario para o serviço do trafego da 1ª secção da estrada.
		1906 — 13 » »	Aviso n. 22 — Autoriza a estabelecer passagem de ida e volta na estrada com o abatimento de 25 °/o sobre os preços das tarifas approvadas pela portaria de 16 de maio, nas condições adoptadas nas demais estradas de ferro.
		1906 — 5 de setembro.	Portaria, alterando o quadro do pessoal da estrada, approvado por portaria de 23 de fevereiro de 1904. (*Diario Official*, de 12 de setembro de 1906.)
		1907 — 24 de outubro.	Decreto n. 6.700 — Abre o credito de 100:000$ para occorrer ás despesas com o reconhecimento e estudos do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official*, de 27 de outubro de 1907.)
		1908 — 14 de março. .	Aviso n. 30 — Incorpora os serviços desta estrada á Commissão Central de Estudos e Construcção de Estradas de Ferro e determina que se providencie no sentido de ser organizado e submettido á approvação do ministro o edital de concorrencia para terminação das obras da mesma estrada.
		1908 — 20 de agosto .	Decreto n. 7.074 — Autoriza o contracto da construcção do trecho comprehendido entre Taipú e Caicó. (*Diario Official*, de 6 de outubro de 1908.)
		1908 — 15 de outubro.	Contracto para a construcção da estrada, entre Taipú e Caicó, conclusão das construcções já encetadas nesse trecho e fornecimento de material. (*Diario Official*, de 14 de agosto de 1909.)
		1908 — 5 de novembro	Decreto n. 7.164 — Transfere para a razão social Proença & Gouvêa a construcção do trecho entre Taipú e Caicó. (*Diario Official*, de 15 e 21 de novembro de 1908.)
		1908 — 9 » »	Aviso n. 170 — Autoriza a entrega desta estrada ao contractante da construcção, engenheiro Luiz Soares de Gouvêa, mediante as necessarias formalidades. (*Diario Official*, de 11 de novembro de 1908.)
		1908 — 19 de novembro	Decreto n. 7.186 — Contracta com a razão social Proença & Gouvêa o arrendamento desta estrada. (*Diario Official*, de 23 de fevereiro de 1909.)
		1908 — 17 de dezembro	Aviso n. 172 — Declara que o Ministerio fica sciente de haver a firma Proença & Gouvêa tomado posse, como arrendataria e empreiteira, das secções em trafego e em construcção desta estrada.
		1909 — 20 de agosto. .	Decreto n. 7.074 — Autoriza o contracto da construcção do trecho comprehendido entre Taipú e Caicó. (*Diario Official*, de 10 de setembro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909.	Rectificação da clausula 35ª do decreto n. 7.074 de 20 de agosto. (*Diario Official*, de 11 de setembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.740 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 30 kilometros a partir da estaca 988. (*Diario Official*, de 21 de dezembro de 1909.)
		1910 — 15 de janeiro.	Aviso n. 1 — Declara que a linha, partindo de Angicos, pode ser levada á margem esquerda do riacho «Pata-Choca» na extensão de 18 kilometros, onde atravessa o affluente Pichoré, alcançando a 13 kilometros o valle do rio Assú que é a direcção geral do traçado, já approvado, passando cerca de 4 kilometros da cidade de Assú, ponto mais proximo a que se póde attingir.
		1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.861 — Approva os estudos do prolongamento da estrada, na extensão de 83 kilometros, comprehendidos entre as estacas 1.500 e 5.650, bem como o respectivo orçamento, na importancia de 3.921:819$923. (*Diario Official*, de 17 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 14 de abril . .	Decreto n. 7.953 — Approva o projecto e o orçamento da estação inicial, na importancia de 193:962$890, desta estrada. (*Diario Official*, de 22 de maio de 1910.)
		1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.765 — Transfere para a Companhia de Viação e Construcções os contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909, para construcção e arrendamento desta estrada, conjunctamente a caução de 50:000$. (*Diario Official*, de 21 de outubro e 6 de junho de 1911.)
		1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9.004 — Proroga por 12 mezes o prazo estipulado na clausula VII do decreto n. 7.074, de 20 de agosto de 1908.
		1911 — 11 » »	Decreto n. 9.028 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto para a construcção desta estrada e declara extensivas á sua estrada as condições geraes e especificações da rêde de viação geral da Bahia. (*Diario Official*, de 20 de outubro de 1911.)
		1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.172 — Autoriza a revizão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para a construcção e arrendamento desta estrada. (*Diario Official*, de 18 de dezembro de 1911.)
14	**Compagnie Auxiliaire . . . .**	1908—24 » »	Decreto n. 7.244 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 102 kilometros e 600 metros da linha de Passo Fundo ao rio Uruguay, a contar do kilometro 75. (*Diario Official*, de 9 de março de 1909.)
		1909 — 26 de maio. .	Aviso n. 27 — Autoriza a companhia arrendataria a realizar desde logo todo o projecto submettido á approvação do governo e não somente a parte da estaca de Sant'Anna do Livramento, destinada ao trafego local. Declara que opportunamente promoverá o accôrdo internacional entre o Brazil e o Uruguay, relativo á ligação das duas estações de Sant'Anna e Rivera, no trecho que atravessa o territorio daquella Republica.
		1909 — 30 de agosto .	Aviso n. 56 — Autoriza as modificações propostas pela companhia relativamente ás tarifas no intuito de reduzil-as e approvando as tomadas de contas das estradas arrendadas á companhia, referentes ao 1º semestre de 1908 nas linhas em trafego e do periodo de 1 de dezembro de 1907 a 31 de maio daquelle anno, na parte em construcção. (*Diario Official*, de 31 de agosto de 1909.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 27 de setembro	Expediente approvando os horarios de verão a vigorarem de 4 de outubro proximo, nas seguintes linhas: Santa Maria a Bagé, Santa Maria á Uruguayana, Santa Maria a Passo Fundo e Santa Maria a Porto Alegre. (*Diario Official*, de 28 de setembro de 1909.)
		1909 — 9 de outubro	Aviso, autorizando a mandar proceder ao reconhecimento de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente da Rio Grande a Bagé, vá terminar em Jaguarão, afim de permittir a comparação entre os traçados de Cerro Chato, Pelotas e Piratinim ou adjacencias. (*Diario Official*, de 12 de outubro de 1910.)
		1909 — » » »	Aviso n. 80 —Approvando, nas bases das tarifas da linha de Porto Alegre á Taquara, as seguintes modificações : *a*) classificar na tabella n. 9, que paga 70 réis por tonelada kilometrica, de cereaes, leguminosas, farinhas de mandioca e o sal, quando despachados por vagão completo ; *b*) passar da tabella n. 5, que paga 200 réis por tonelada kilometrica, para a tabella n. 6, a herva matte, quando carregada por vagão completo ; *c*) conceder o abatimento de 25 % nos fretes de mercadorias comprehendidas na tabella n. 5, salvo a herva matte, quando carregada por vagão completo. (*Diario Official*, de 14 de outubro de 1909.)
		1909 — 4 de novembro	Decreto n. 7.643 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho final de 42 kilometros e 400 metros da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (*Diario Official*, de 10 de novembro de 1909.)
		1909 — 9 de dezembro	Aviso n. 128 — Autoriza a applicar provisoriamente a taxa de 600 réis por vagão-kilometro ao transporte de carneiros. (*Diario Official*, de 11 de dezembro de 1909.)
		1909 — 11 » »	Aviso n. 135 — Approvando, provisoriamente, a proposta da companhia para o calculo a fazer-se dos fretes que tiverem origem nas linhas da viação ferrea do Rio Grande do Sul e se destinem ao trecho de Passo Fundo ao rio Uruguay e vice-versa, addicionando-se aos percursos effectuados nas linhas do grupo e, da clausula 9ª, do contracto de 19 de junho de 1905, em vez de applicar-se separadamente a esses percursos a taxa correspondente e pedindo tambem um projecto de unificação das tarifas de toda a rêde. (*Diario Official*, de 14 de dezembro de 1909.)
	Porto Alegre a Uruguayana . .	1898 — 12 de março. .	Decreto n. 2.830 —Contracta com Affonso Spée o arrendamento da estrada.
		1898 — 15 » » . .	Contracto de arrendamento da estrada.
		1898 — 31 de dezembro.	Decreto n. 3.184 — Autoriza o contracto com a *Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil* para a conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana, no trecho de S. Sebastião a S. Gabriel, garantindo pelo espaço de 30 annos os juros de 6 °/o até o capital maximo de 2.990:000$; e concluido o dito prolongamento, ficará incorporado á linha arrendada por contracto de 15 de março deste anno.
		1900 — 17 de maio .	Aviso n. 11 — Approva provisoriamente, como experiencia, as novas tarifas, cumprindo que, em tempo opportuno e de accôrdo com os resultados obtidos, a companhia arrendataria solicite do Governo o acto definitivo, que seguramente consulte tanto os interesses publicos como os da propria arrendataria.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1900 — 7 de julho . .	Portaria, approvando, provisoriamente, a nova pauta e «Instrucções Regulamentares», conforme requereu a companhia arrendataria. (*Diario Official*, de 9 de julho de 1900.)
		1901 — 20 de maio . .	Aviso n. 6 — Autoriza provisoriamente a modificação dos arts. 169 e 170 das «Instrucções Regulamentares» em vigor na estrada, no sentido de poder a companhia arrendataria cobrar além do frete a taxa de duzentos réis por fracção indivisivel de 100 kilogrammas pelo carregamento e descarregamento de mercadorias nas respectivas estações.
		1901 — 15 de junho. .	Aviso n. 11 — Approva o abatimento de 50 °/₀ sobre as Tarifas em vigor na estrada, para as mercadorias despachadas por vagão completo de Bagé para a xarqueada de Pirahysinho e vice-versa.
		1902 — 20 » » . .	Aviso n. 7 — Resolve conceder em caracter provisorio a reducção a 12$600 a taxa, por tonelada, das cinzas, ossos, chifres, collas, etc., e outros miúdos das xarqueadas de Santa Maria.
		1903 — 16 » » . .	Aviso n. 5 — Concede o abatimento de 50 °/₀ sobre o preço das passagens entre a cidade de Bagé e as xarqueadas de Pirahysinho e S. Domingos.
		1903 — 30 » » . .	Aviso n. 5 — Autoriza a classificar como cereaes e incluir na classe especial *C* das suas Tarifas, as diversas leguminosas, como feijão, ervilhas e congeneres, o arroz procedente das colonias do Estado, a alfafa e outras forragens, despachados para a Margem ou Bagé em Santa Maria, ou respectivamente de uma estação do trecho de Bagé á Santa Maria ou de Margem á Santa Maria.
		1903 — 20 de outubro.	Decreto n. 1.075 — Autoriza o Poder Executivo a abrir ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 179:400$ para pagamento, no presente exercicio, da garantia de juros concedida á *Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil*.
		1904 — 6 de agosto .	Aviso n. 8 — Autoriza a applicar ás taboas, ripas e caibros despachados de uma estação do trecho de Santa Maria á Margem do Taquary com destino a Bagé, a taxa da classe 6ª, tarifa 3ª, com o abatimento de 15 °/₀, equiparando assim esses transportes aos da classe *B* das tarifas approvadas pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de junho do 1900.
		1904 — 14 de outubro .	Aviso n. 9 — Approva o horario de verão, entre as estações da Margem do Taquary á Santa Maria e vice-versa, para os trens expressos e mixtos.
		1905 — 8 de abril . .	Aviso n. 104 — Approva o horario dos trens da estrada entre a Margem do Taquary e Santa Maria.
		1905 — 6 de junho . .	Decreto n. 5.548 — Contracta com a *Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil* o arrendamento e a construcção de diversas estradas de ferro no Estado do Rio Grande do Sul e altera, em consequencia, os contractos existentes entre o Governo e a mesma companhia. (*Diario Official*, de 15 de junho de 1905.)
		1905 — 6 » » . .	Decreto n. 5.549 — Estabelece as bases do um accôrdo a celebrar com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul para a incorporação de linhas ferroas de concessão estadoal ás linhas federaes. (*Diario Official* de 15 de junho de 1905.)
		1905 — » » » . .	Portaria, approvando as condições geraes para a construcção e conclusão das rêdes das estradas de ferro do Rio Grando do Sul, arrendadas á *Compagnie Auxiliaire des Chêmins de Fer au Brésil*. (*Diario Official*, de 4 de agosto de 1905.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 12 de julho. .	Portaria, reorganizando a commissão fiscal, que funcciona junto á *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*, em virtude do decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905. (*Diario Official*, de 13 e 14 de julho de 1905.)
		1905 — 26 » » . .	Portaria, approvando as instrucções pelas quaes se deve reger a commissão fiscalizadora da rede de viação ferrea do Estado do Rio Grande do Sul, arrendada á « Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil». (*Diario Official*, de 27 e 28 de julho de 1905.)
		1905 — 15 de setembro.	Aviso n. 265 — Autoriza a «Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil» a adquirir na Europa o material rodante por ella mencionado, cujo valor será opportunamente levado á conta do custo das linhas arrendadas, nos termos da clausula VIII lettra *d*, do contracto de 19 de junho do corrente anno. (*Diario Official*, de 16 de setembro de 1905.)
		1905 — 11 de outubro	Aviso n. 292 — Determina o modo de kilometragem da rêde arrendada.
		1905 — 14 de novembro.	Decreto n. 5.766 — Abre o credito de 120:000$, para ser applicado a despesas com a conclusão das obras do prolongamento da estrada, entre Inhanduhy e Cacequy. (*Diario Official*, de 19 de novembro de 1905.)
		1905 — 21 » » .	Decreto n. 5.773 — Approva a nova tarifa para bilhetes de passagem em trens de excursão entre Rio Grande e Piratiny, da rêde de viação ferrea do Rio Grande do Sul. (*Diario Official*, de 6 de dezembro de 1905.)
		1905 — » » » .	Decreto n. 5.774 — Altera varias tarifas em vigor na linha da Costa do Mar, ramal do Rio Grande a Bagé, e estabelece bilhetes de ida e volta durante a estação balnear nas linhas de Porto Alegre a Uruguayana e Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official*, de 6 de dezembro de 1905.)
		1905 — 5 de dezembro	Aviso n. 346 — Autoriza, como medida provisoria, nos termos do art. 178 das «Instrucções Regulamentares», approvadas pelas portarias de 18 de maio e 9 e 21 de julho de 1900, as seguintes alterações, que importam reducções das Tarifas em vigor, propostas pela companhia no intuito de desenvolver os respectivos transportes : 1ª, madeiras brutas ou serradas (taboas, pranchas caibros, sarrafos, vigas e semelhantes) serão transportadas nas linhas ferreas de Santa Maria a Passo Fundo e de Santa Maria a Bagé pelos preços da classe especial C da Tarifa n. 3, quando expedidas de taes linhas por vagão completo e despachadas directamente para os portos de Pelotas e Rio Grande ; 2ª, fumo nacional em folha, expedido, em condições identicas, de alguma das estações da linha de Santa Maria a Passo Fundo para Porto Alegre, será taxado pelo preço da classe especial *A* da referida Tarifa ; 3ª, cascas para cortume serão igualmente trasportadas pelo preço da classe especial *A*, quando procedentes desta mesma linha e despachadas nas condições do precedente n. 2. (*Diario Official*, de 8 de dezembro de 1905.)
		1906 — 23 de janeiro.	Decreto n. 5.865 — Concede autorização á «Compagnie Auxiliaire des Chémins des Fer au Brésil» para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official*, de 29 de março de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1906 — 3 de abril. .	Decreto n. 5.956 — Approva os estudos definitiv com a extensão de 71.555 metros, e respecti orçamento (4.546:022$662) de um trecho co plementar da linha destinada a ligar as estrad de ferro de Porto Alegre a Nova Hamburgo e No Hamburgo e Porto Alegre a Uruguayana. (*Dia Official*, de 21 de abril de 1906.)
		1906 — 19 de junho .	Decreto n. 6.073 — Approva os estudos e orçamen para a construcção das obras da linha de S. Jo de Montenegro a Caxias, entre as estac 983+12,07 e o ponto terminal 5.883+9, mediat a despesa total maxima de 9.187:934$985. (*Dia Official*, de 27 de junho de 1906.)
		1906 — 14 de agosto.	Aviso n. 36 — Approva o alvitre proposto pela fisc lização de adoptar, para a linha de Saycan Sant'Anna do Livramento, o traçado approva pelo decreto n. 1.013, de 18 de dezembro de 189
		1906 — 27 » » .	Aviso n. 37 — Autoriza provisoriamente abatiment nas Tarifas em vigor nas estradas de ferro Porto Alegre a Uruguayana e Santa Maria a Pa Fundo. (*Diario Official*, de 28 de agosto de 1906.)
		1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 1 — Autoriza a Companhia a adoptar, titulo provisorio, para o transporte de gado e pé, nessa linha e na de Santa Maria a Passo Fun a base de 20 réis até 100 kilometros, de 18 r até 200 kilometros e de 10 réis até 300 kilometr sendo a expedição feita em vagões complet (*Diario Official*, de 8 de janeiro de 1907.)
		1907 — 24 » » .	Aviso n. 3 — Autoriza á Companhia a despender at maximo de 2.658:498$586 com obras novas e r construcções completas, excluidas opportunamen do computo das despesas as que não estiver nessas condições. (*Diario Official*, de 25 de janei de 1907.)
		1907 — 8 de fevereiro	Aviso n. 5 — Rectifica o aviso n. 1, de 7 de janei do mesmo anno. (*Diario Official*, de 9 de feverei de 1907.)
		1907 — 14 de maio .	Aviso n. 17 — Autoriza á Companhia a adquirir o m terial rodante necessario, em virtude da abertu ao trafego do trecho de Cacequy a Uruguayan devendo a despesa a fazer-se com sua acquisiç transporte e desembarque no Rio Grande, calcula no maximo de 1.331.950 francos (ouro) e 187:53 (papel), depois da necessaria liquidação ser le da á conta de capital. (*Diario Official*, de 15 de ma de 1907.)
		1907 — 13 de junho .	Decreto n. 6.520 — Approva os estudos e orçam tos definitivos, na importancia maxima 3.440:704$932, para a construcção da ponte e viadu definitivos sobre o rio Santa Maria, linha de Caceq a Uruguayana, cuja despesa será levada á conta capital. (*Diario Official*, de 18 de junho de 190
		1907 — » » » .	Decreto n. 6.522 — Approva os estudos definitivos orçamento, até o maximo de 9.535:185$837, pa construcção do ramal, que, partindo de Sayc vá ter a Sant'Anna do Livramento. (*Diario Offici* de 18 de junho de 1907.)
		1907 — 26 de agosto.	Aviso n. — Approva os horarios para os trens de pa sageiros nas linhas de Nova Hamburgo a Taqu e Porto Alegre a Nova Hamburgo. (*Diario Offici* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 10 de setembro	Aviso n. 39 — Rectifica o aviso n. 17, de 14 de ma do mesmo anno, quanto ao preço, ouro, pa acquisição de vagões destinados ao transporte passageiros, mercadorias, gado em pé e madeir que é de 1.531.950-0 francos e não como está alludido aviso. (*Diario Official*, de 11 de setem de 1907.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 — 3 de outubro.	Decreto n. 6.673 — Incorpora a estrada de ferro de Passo Fundo ao Uruguay ás linhas ferreas contractadas com essa Companhia. (*Diario Official*, de 13 de novembro de 1907.)
		1907 — 11 » » .	Aviso n. 43 — Approva o horario dos trens de passageiros a vigorar durante o verão. (*Diario Official*, de 12 de outubro de 1907.)
		1908 — 21 de fevereriọ	Aviso n. 17 — Resolve permittir que seja incluidá na conta do capital, na fórma da alinea *d* da clausula VIII, do contracto, a que se refere o decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905, além da importancia maxima de 1.940:981$786, que nos termos dos avisos ns. 3 e 13, de 24 de janeiro e 10 de abril de 1907, foi autorizada a despender essa companhia com a execução das novas construcções e reconstrucções de obras feitas na linha de Alegrete á Uruguayana, a que exigirem os demais trabalhos referentes á conclusão da construcção e reconstrucção dessa linha, comprehendida na parte restante do respectivo orçamento o valor de 717:516$800 que os citados avisos excluiram de tal classificação, reduzida, porém, esta ultima parcella ao maximo de 600:061$280.
		1908 — 18 do março.	Aviso n. 32 — Autoriza o abatimento de 40 % no frete dos productos das xarqueadas que se estabelecerem ao longo desta linha, entre Alegrete e Uruguayana e Santa Maria a Margem, abatimento que será feito na 4ª classe para os productos que carregados em vagões completos gosem da 5ª classe e na 5ª classe para os que carregados em vagão completo gosem da 6ª classe. (*Diario Official*, de 19 de março de 1908.)
		1908 — 23 de abril. .	Aviso n. 49 — Autoriza a acquisição, pela companhia arrendataria, do seguinte material: 10 carros de passageiros de 1ª classe; seis ditos de passageiros mixtos; 10 ditos para correio e bagagens; 200 vagões fechados; 40 ditos abertos; 50 ditos para gado; tres ditos-guindastes e um carro soccorro, devendo, porém, os vagões fechados ser construidos de fórma a se transformarem em vagões apropriados ao transporte de tropas, com dispositivos que se possam abrir e servir de janellas. A despesa, calculada em 1.809.648 francos (ouro) e 302:227$500 (papel), será levada á conta de capital. (*Diario Official*, de 24 de abril de 1908.)
		1908 — 27 » » . .	Aviso n. 56 — Autoriza a construcção de tres paradas nos kilometros 332, 398 e 488, levando-se á conta de capital a respectiva despesa de 79:086$464, adiando-se a construcção das outras tres nos kilometros 367, 414 e 523.
		1908 — 31 de outubro	Aviso n. 133 — Autoriza o emprego da lenha como combustivel em todas as secções da rêde de que esta Companhia é arrendataria.
		1909 — 2 de março. .	Aviso n. 15 — Autoriza a adoptar, como ponto de entroncamento, nesta estrada, uma linha que vá de S. Borja á estação de S. Pedro, desta estrada, passando pelo povoado do mesmo nome, Villa Clara, Jaguay e Santiago do Boqueirão com um ramal para S. Luiz, cujo ponto de origem deverá ser posteriormente fixado.
	Rio Grande a Bagé	1898 — 7 de novembro	Decreto n. 3.087 — Approva o regulamento e Tarifas da estrada.
		1901 — 15 de julho. .	Decreto n. 4.086 — Altera o art. 106 do Regulamento e Tarifas da estrada, approvados pelo decreto n. 3.087, de 7 de novembro de 1898.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 1 de março. .	Aviso n. 57 — Approva a minuta do accordo proposto pela Intendencia Municipal de Pelotas, com referencia ao ramal construido pela mesma municipalidade, o qual deverá reverter em plena propriedade para a União, no caso de ser encampada a Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé.
		1906 — 15 de janeiro .	Aviso n. 2 — Approva o novo horario para os trens do ramal da Costa do Mar.
		1906 — 7 de fevereiro	Aviso n. 4 — Declara, em relação ás Tarifas da estrada de ferro « Southorn Brasilian Rio Grande do Sul », que á excepção dos transportes gratuitos que foram eliminados pelo § 2º da clausula XIV, do contracto de 15 de março de 1898, os demais transportes por conta do Governo continuam a gosar dos abatimentos indicados nos arts. 76 e 77 das *Condições Regulamentares* e Tarifas em vigor, em vista da clausula XXIII, do contracto de 6 de junho de 1905. (*Diario Official*, de 8 de fevereiro de 1906.)
		1908 — 27 de abril. .	Aviso n. 54 — Applica ao transporte de mercadorias no ramal da Costa do Mar as basos das tarifas que vigoram nesta linha, quer o transporte se effectue entre estações do mesmo ramal, quer entre as deste e as da linha principal.
		1908 — 11 de maio . .	Aviso n. 61 — Approva os preços do material metallico destinado a substituir os desta linha.
		1908 — 17 de novembro	Aviso n. 148 — Autoriza a construcção de duas paradas nos kilometros 414 e 525, eliminada, porém, a casa do guarda do kilometro 414 e fixado o orçamento maximo de 16:388$017, que será levado á conta de capital. (*Diario Official*, de 18 de novembro de 1908.)
		1908 — » » »	Aviso n. 149 — Autoriza que sejam applicadas ao trecho de Bagé á estação fluvial de Pelotas as tarifas em vigor nesta linha. (*Diario Official*, de 18 de novembro de 1908.)
		1908 — 5 de dezembro.	Aviso n. 170 — Autoriza a Companhia arrendataria a effectuar o reconhecimento, o, após approvação do Governo, os estudos definitivos das linhas ferreas de Santa Maria a Pelotas, servindo aos municipios de São Sopé, Caçapava, Cangussú e Jaguarão, ao ponto mais conveniente desta estrada, entre Piratiny e Cerro Chato.
	Santa Maria ao Uruguay. . . .	1899 — 21 de fevereiro	Decreto n. 3.215 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor.
		1899 — 16 de outubro.	Decreto n. 3.441 — Altera os arts. 110 e 112 das *Condições Regulamentares* e Tarifas da estrada, approvadas pelo decreto n. 2.088, de 12 de setembro de 1885.
		1899 — 13 de novembro	Decreto n. 3.494 — Reduz provisoriamente a Tarifa para transporte, por vagão completo, de madeiras brutas ou serradas, taboas, ripas, etc.
		1900 — 20 de julho. .	Portaria — Approvando, provisoriamente, as novas bases de tarifas e classificação geral de mercadorias. (*Diario Official*, de 21 de julho de 1900.)
		1904 — 13 » » . .	Aviso n. 3 — Autoriza a transferencia da 1ª para a 3ª classe das Tarifas em vigor na estrada, do alcool fabricado no paiz e que for transportado pela mesma estrada.
		1904 — 25 » » . .	Aviso n. 4 — Resolve fazer observar, a titulo provisorio, nas Tarifas da estrada, as seguintes disposições : 1ª — o frete do taboado do pinho secco será cobrado pela tarifa applicada ao volume real, com o abatimento de 40 % ; 2ª — o frete do taboado de pinho verde continuará a ser cobrado com o abatimento de 30 %.
		1905 — 23 de outubro.	Aviso n. 316 — Approva o horario de verão para a rêde da « Compagnie Auxiliaire ».

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1906 — 20 de março. .	Decreto n. 5.933 — Approva a planta e orçamento de uma installação destinada ao embarque de gado em pé na estação de Val da Serra na linha de Santa Maria a Passo Fundo, da rêde de viação ferroa do Rio Grande do Sul, mediante a despeza maxima de 11:248$552, que será levada á conta de capital da Companhia. (*Diario Official*, de 24 de março de 1906.)
	1906 — 24 de abril . .	Decreto n. 5.988 — Approva a planta e o orçamento relativos á construcção de um desvio e estabelecimento de um girador na estação de Tupaceretan, da linha ferrea de Santa Maria a Passo Fundo, sendo a despeza total de 16:588$960. (*Diario Official*, do 17 de maio de 1906.)
	1907 — 17 de julho. .	Aviso n. 26 — Autoriza que seja levada á conta de capital da mesma Companhia a quantia de 5:469$200, importancia de excessos verificados sobre os orçamentos apresentados para os trabalhos executados na parada de Canabarro e no triangulo, em Pinheiro Marcado, e para construcção de quatro dosvios supplementares, excessos que foram glozados na respectiva tomada de contas do 2° semestre de 1906. (*Diario Official*, de 18 de julho de 1907.)
	1907 — 26 de agosto .	Aviso n. 35 — Autoriza á Companhia a construir uma estação perto da séde da colonia Philippson, na importancia de 31:849$976, que será levada á conta de capital. (*Diario Official*, de 27 de agosto de 1907.)
	1907 — 31 » » .	Aviso n. 37 — Autoriza a Companhia a introduzir diversos melhoramentos na linha em trafego de Santa Maria a Passo Fundo, com applicação nas estações de Tupaceretan, Santa Barbara, Pinheiro Marcado e Carasinho, mediante a despesa maxima de 82:984$128, que será levada á conta de capital. (*Diario Official*, de 1 de setembro de 1907.)
	1907 — 27 de setembro	Aviso n. 41 — Autoriza a reducção de 60 °/₀ no frete de transporte para productos das xarqueadas que se estabelecerem á margem da linha de Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official*, de 29 de setembro de 1907.)
	1908 — 4 de junho . .	Decreto n. 6.977 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trocho do 50 kilometros a contar de Passo Fundo ao rio Uruguay. (*Diario Official*, de 17 de junho de 1908.)
	1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.090 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 45 kilometros, a contar do kilometro 50 da linha de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (*Diario Official*, de 5 de setembro de 1908.)
	1908 — 24 de dezembro	Decreto n. 7.244 — Approva, com modificações, os estudos dofinitivos do trecho de 102 kilometros e 600 metros, da linha do Passo Fundo ao rio Uruguay, a contar do kilometro 75. (*Diario Official*, de 9 de março de 1909.)
	1910 — 2 de abril. . .	Aviso n. 28 — Solicita do Ministerio da Fazonda um accordo internacional aduaneiro na fronteira com o Governo do Uruguay, visto a Companhia ter de entregar ao trafego a linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, depondendo o exito dessa linha da realização desse accordo.
	1910 — 23 de junho .	Aviso n. 72 — Approva os horarios dos trechos entre Porto Alegre e Caxias e Porto Alegre e Taquara, pertencentes a esta rêde.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC	
		Datas	Ementas
		1910 — 27 de junho. .	Aviso n. 73 — Approva as providencias sobre os trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Uruguay, cujo trafego, em virtude dessas providencias, deverá ser inaugurado impreterivelmente em 31 de outubro de 1910. O Governo assume a responsabilidade do augmento de 25 °/ das tabellas de ns. 3 a 13, dos trabalhos que foram realizados, nessa estrada, do dia 11 de junho, nos kilometros 84 a 182 e nas mesmas condições dos ns. 14 a 66, entre os kilometros 140 a 160 e mais da importancia dos trabalhos extraordinarios, necessarios áquelle fim, não podendo, porém, exceder, de forma alguma, de 300:000$ aquella responsabilidade, que não se tornará effectiva se o trafego deixar de ser inaugurado no dia marcado. Se as despesas excederem a importancia referida o excesso será levado á conta de capital da Companhia.
		1910 — 15 do agosto .	Aviso n. 95 — Approva os horarios apresentados por esta Companhia, das linhas de Montenegro a Caxias e do Saycan a Sant'Anna do Livramento, no trecho entre Cacequy e Porteirinha, a começar de 1 de agosto de 1910.
		1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.101 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de março de 1898 e 19 de junho de 1905, celebrados com a Compagnie Auxiliaire. (*Diario Official*, de 23 de novembro de 1911.)
15	**Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras.** Minas e Rio..... (Rêde Sul Mineira).	1894— 14 » »	Decreto n. 1.893 — Approva tarifas em substituição das que estavam em vigor na estrada. (*Diario Official*, de 29 de dezembro de 1894.)
		1895 — 19 de fevereiro	Aviso n. 23 — Manda applicar aos productos, vasilhame, rolhas, rotulos e arame da Empreza de Aguas de Caxambú a tarifa especial n. 1.
		1897 — 17 de maio . .	Decreto n. 2.513 — Altera o § 2º do art. 5º, das *Condições Regulamentares* sobre bilhetes de ida e volta.
		1902 — 28 de agosto .	Decreto n. 4.521 — Approva as clausulas para o arrendamento provisorio da estrada.
		1902 — 3 de setembro	Contracto entre o Governo Foderal e o cidadão José do Oliveira Castro, para o arrendamento provisorio da estrada.
		1902 — 14 de novembro	Aviso n. 53 — Reduz a tarifa de transporte do café.
		1904 — 19 de agosto. .	Aviso n. 7 — Resolvo que se adopte no final do art. 5º das *Condições Regulamentares* da estrada a mesma disposição adoptada nas da Estrada de Ferro Central do Brazil.
		1904 — 30 » » . .	Aviso n. 9 — Autoriza o transporte gratuito de plantas vivas e de sementes romettidas pela Sociedade Nacional de Agricultura a todos os agricultores, cujas fazendas estejam estabelecidas em zonas tributarias da estrada.
		1904 — 26 de setembro	Aviso n. 11 — Altera o § 2º, art. 5º, das *Condições Regulamentares*, permittindo recarimbar o bilhete de volta em qualquer estação, desde que esteja dentro do prazo.
		1904 — 27 do outubro.	Aviso n. 13 — Torna extensivas aos cafés destinados a Santos, via Cruzeiro, as tarifas especiaes e abatimentos addicionaes existentes para os cafés procedentes das estações das Estradas de Ferro Sapucahy e Muzambinho o destinados á Capital Federal; e tambem concede aos cafés procedentes das estações da navegação do rio Sapucahy e destinadas ao Rio ou Santos, via Cruzeiro, o abatimento addicional de 10 °/₀, de que gosa o café procedonto de *Areado*, na Estrada do Ferro Muzambinho e *Pouso-Alegre* e outras na Estrada de Ferro Sapucahy.
		1905 — 30 de março. .	Aviso n. 89 — Manda transportar gratuitamente formigas «paraguayas» ou «cuyabanas».

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1905 — 29 de abril. .	Aviso n. 119 — Manda transportar gratuitamente mudas de amoreira da colonia Rodrigo Silva.
	1906 — 30 de junho .	Aviso n. 5 — Approva o horario dos trens expressos e mixtos.
	1906 — 20 de agosto.	Aviso n. 6 — Modifica provisoriamente o art. 5º das *Condições* em vigor na estrada. (*Diario Official*, de 21 de agosto de 1906.)
	1907 — 14 » » .	Aviso n. 280 — Autoriza a alteração no horario desta estrada, de accôrdo com os horarios da Muzambinho e Central do Brazil.
	1907 — 28 de setembro	Aviso n. 43 — Approva a conta de consumo de materiaes do almoxarifado do Governo. (*Diario Official*, de 28 de setembro de 1907.)
	1908 — 30 de julho . .	Decreto n. 7.050 — Rescinde o contracto entre o Governo Federal e José de Oliveira Castro para o arrendamento provisorio desta estrada. (*Diario Official*, de 5 de setembro de 1908.)
	1908 — 18 de setembro	Aviso n. 121 — Declara que, em virtude do que ponderou o ministro da fazenda, a receita desta estrada, conjuntamente com os impostos federaes e estadoaes, arrecadados estes e aquelles pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devem ser recolhidos diariamente ao Thesouro Federal e remettidos á Directoria de Contabilidade os respectivos balancetes mensaes.
	1908 — 24 » »	Portaria, resolvendo approvar modificações nas tarifas e respectivas pautas actualmente em vigor na estrada. (*Diario Official*, de 25 de setembro de 1908.)
	1909 — 26 de agosto .	Aviso n. 53 — Manda observar provisoriamente nesta estrada e na Muzambinho o regulamento da Central do Brazil,
	1909 — 4 de novembro	Decreto n. 7.642 — Abre o credito de 1.569:468$082 para occorrer ás despezas com esta estrada. (*Diario Official*, de 9 de novembro de 1909.)
	1909 — » » »	Exposição ao presidente da Republica sobre esta estrada, pedindo a abertura do credito de 1.569:468$082 e fazendo o historico sobre a acquisição, arrendamento e rescisão do arrendamento desta estrada. (*Diario Official*, de 9 de novembro de 1909.).
	1909— 24 de novembro	Aviso n. 2.653 — Adeantamento ao engenheiro Trompowsky de 365:000$ para occorrer ao pagamento do pessoal da Minas e Rio. (*Diario Official*, de 27 de novembro de 1909.)
	1910 — 23 de fevereiro	Decreto n. 7.869 — Abre o credito de 215:000$ para occorrer ás despesas com a Minas e Rio. (*Diario Official*, de 3 de março de 1910.)
Muzambinho	1892 — 30 de maio . .	Portaria, approvando as tarifas e *Instrucções Regulamentares* da estrada.
	1894 — 23 de fevereiro	Portaria, autorizando a substituição do art. 5º, das *Instrucções Regulamentares* em vigor na estrada, pelo art. 11 das que se acham em vigor na Estrada de Ferro Central do Brazil.
	1895 — 28 de agosto.	Aviso n. 103 — Considera definitivo o trafego da linha do Centro em toda sua extensão, aberto ao trafego provisorio no dia 12 de janeiro de 1893.
	1905 — 16 de setembro	Aviso n. 265 — Approva as modificações nos horarios em vigor na estrada.
	1906—28 de março . .	Portaria, modificando a tarifa telegraphica em vigor na Estrada, de 70 réis para 60 réis por palavra, quando o telegramma tiver de transitar dentro de um mesmo Estado.
	1906 — 19 de maio. .	Aviso n. 131 — Approva novo horario para os trens do ramal da Campanha. (*Diario Official*, de 20 de maio de 1906.)
	1907—14 de agosto . .	Aviso n. 279 — Autoriza alteração no horario desta estrada, de accordo com os horarios da Minas e Rio e Cenrai do Brazil. (*Diario Official*, de 17 de agosto co 1907.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 — 31 de agosto .	Aviso n. 213 — Autoriza a transferencia da parada do kilometro 15 para o kilometro 10. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1907.)
		1907 — 25 de setembro	Aviso n. 316 — Declara, em additamento ao aviso n. 213, de 31 de agosto do mesmo anno, que fica restabelecida a parada do kilometro 15, mantida, porém, a do kilometro 10. (*Diario Official*, de 26 de setembro de 1907.)
		1907 — 23 de outubro.	Decreto n. 6.690 — Autoriza a transferencia, ao Estado de Minas, da concessão de que trata o decreto n. 846, de 11 de outubro de 1890. (*Diario Official*, de 10 de novembro de 1907.)
		1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.091 — Autoriza a incorporação desta estrada á Minas e Rio. (*Diario Official*, de 4 de setembro de 1908.)
		1908 — 12 de setembro	Decreto n. 7.110 — Abre o credito de 12.000:000$, para pagamento do preço da acquisição e encampação desta estrada e de que trata o decreto n. 7.091, de 27 de agosto de 1908. (*Diario Official*, de 13 de setembro de 1908.)
	Sapucahy.	1909 — 2 de dezembro	Decreto n. 7.704 — Autoriza o contracto com a companhia Viação Ferrea Sapucahy para o arrendamento da rêde de viação sul mineira e construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes. (*Diario Official*, de 28 e 30 de dezembro de 1909.)
		1910 — 7 de abril . .	Decreto n. 7.941 — Reconhece, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brazileiras, a antiga Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, para os effeitos do respectivo contracto.
		1910 — 8 » » . .	Portaria — Determina que na fiscalização desta rêde sejam observadas as Instrucções provisorias que a acompanham. (*Diario Official*, de 13 de abril de 1910.)
		1910 — 24 de maio. .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accordo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira, e a Mogyana. (*Diario Official*, de 25 de maio de 1910.)
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.273 — Approva os estudos definitivos relativos ao trecho de Guaxupé a Monte Santo desta rêde, que constitue a 3ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, na extensão de 46.340 metros e o respectivo orçamento, reduzido a 2.831:895$672, devendo as distancias kilometricas ser contadas em seguimento ás da E. de F. de Muzambinho. (*Diario Official*, de 8 de novembro de 1910.)
		1911 — 5 de abril. .	Decreto n. 8.652 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraiso, 4ª secção da linha de Monte Bello á Santa Rita de Cassia, desta rêde, na extensão de 54.300 metros. (*Diario Official*, de 7 de abril de 1911.)
		1911 — 16 de agosto .	Decreto n. 8.908 — Approva os estudos do 1º trecho do ramal de Lavras, com a extensão de 86 kilometros.
		1911 — 20 de setembro	Aviso n. 151 — Declara que o engenheiro chefe da Commissão fiscal procedeu acertadamente incluindo no computo da renda bruta a porcentagem de 4 %, percebida pela Companhia para a cobrança do imposto de transito, visto como, tratando-se de renda eventual, necessariamente ella tem de ser apurada e quanto aos juros e amortização do capital de 10.000:000$, que a Companhia foi obrigada a depositar, que do preço de arrendamento annual convem deduzir, para ser paga á Companhia, a importancia do serviço de juros de 5 % ao anno, sendo que tal deducção deve corresponder aos juros das parcellas que tiverem sido depositadas antes de 1917, epocha em que ficará effectuado todo o deposito. (*Diario Official*, de 26 de setembro de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1911—22 de novembro	Decreto n. 9.126 — Approva os estudos do ultimo treeho do ramal de Lavras, na extensão de 6.^{k}492. (*Diario Official*, 23 de janeiro de 1912.)
Comportas a Recife	1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.600 — Approva as plantas para a construcção de uma estrada de ferro da pedreira de Comportas ao porto do Recife e declara de utilidade publiea, para os effeitos de desapropriação, os terrenos comprehendidos nas mesmas plantas. (*Diario Official*, de 19 de outubro de 1909.)
Corcovado	1882 — 7 de janeiro.	Decreto n. 8.372 — Concede aos engenheiros Franeisco Pereira Passos e João Teixeira Soares privilegio para a construcção, uso e goso de uma estrada de ferro do systema Riggenbach, entre a rua do Cosme Velho, na cidade do Rio de Janeiro, e o alto do Coreovado, passando pelo logar denominado Paineiras.
	1906 — 22 de maio. .	Decreto n. 6.040 — Autoriza a transferencia das concessões referentes á estrada á «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, limited». (*Diario Official*, de 27 de maio de 1906.)
	1906 — 18 de outubro.	Despacho — Deferindo o requerimento da «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, limited», em que pede que o prazo de seis mezes, de que trata o art. 2º, do decreto n. 6.040, de 22 de maio de 1906, seja contado da data em que foi assignado o termo de transferencia da concessão e não da em que foi expedido o citado decreto. (*Diario Official*, de 19 de outubro de 1906.)
	1909 — 29 de julho . .	Decreto n. 7.480 — Autoriza a revisão do contracto desta estrada. (*Diario Official*, de 11 de agosto de 1909.)
	1909 — 4 de setembro.	Reproducção, no *Diario Official*, do decreto n. 7.480, de 29 de julho.
	1909—18 de novembro	Decreto n. 7.671 — Approva o projecto de melhoramento para a electrificação da estrada. (*Diario Official*, de 27 de novembro de 1909.)
Cruz Alta á Fóz do Ijuhy. .	1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.371 — Abre o credito extraordinario de 300:000$ para a construcção do ramal de Cruz Alta á fóz do Ijuhy.
	1907 — 28 de junho .	Aviso n. 30 — Dá ao 2º batalhão de engenheiros, posto á disposição do Ministerio da Viação pelo Ministerio da Guerra, a incumbencia de construir este ramal.
	1907 — 9 de julho. .	Aviso n. 33 — Declara, em additamento ao aviso n. 30, de 28 de junho, que vae ser posto á disposição da fiscalização, na Delegacia Fiscal do Rio Grande do Sul, o credito de 300:000$, para occorrer ás despesas com a construcção deste ramal.
	1908 — 10 de março .	Aviso n. 29—Autoriza a construcção dos primeiros 50 kilometros, cujos estudos de revisão foram proceedidos, entre Cruz Alta e a Colonia Ijuhy, sem prejuizo da apresentação dos estudos ao ministro da Viação.
	1908 — 15 de julho. .	Portaria — Resolvendo substituir o art. 17 das Instrucções provisorias, approvadas pela portaria de 27 de maio de 1907, para construcção pelo 2º batalhão de engenharia deste ramal. (*Diario Official*, de 16 de julho de 1908.)
	1908 — 16 » » . .	Decreto n. 7.032 — Approva os estudos definitivos e orçamento do treeho comprehendido entre Cruz Alta e a colonia do Ijuhy. (*Diario Official*, de 21 de julho de 1908.)
	1908 — 6 de agosto. .	Aviso n. 98 — Encarrega o 2º batalhão de engenharia do reconhecimento da linha, que, partindo de Cacequy, vá a S. Borja, passando por Povinhos e S. Luiz, como tambem da revisão dos estudos da linha de Itaquy a S. Borja.
	1909 — 21 de maio. .	Decreto n. 7.420 — Abre o credito de 300:000$ para ser applicado á construcção desta estrada. (*Diario Official*, de 23 de maio de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.549 — Abre o credito de 200:000$ para a construcção. (*Diario Official*, de 18 de setembro de 1909.)
		1910 — 3 de fevereiro	Decreto n. 7.846 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, do trecho da E. de F. de Cruz Alta á foz do Ijuhy, comprehendido entre as estações de Ijuhy e de Santo Angelo. A extensão deste trecho é de 51.543 kilometros e o seu orçamento de 1.679:937$307. (*Diario Official*, de 5 do fevereiro de 1910.)
		1910 — 28 de abril. .	Decreto n. 7.972 — Abre o credito de 251:299$400 para a construcção desta estrada. (*Diario Official*, de 3 de maio de 1910.
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.310 — Abre o credito de 235:000$ para a construcção desta estrada.
		1911 — 25 de janeiro.	Decreto n. 8.529 — Abre o credito de 700:000$ para a construcção desta estrada. (*Diario Official*, de 28 de janeiro de 1911.)
19	**Electrica da Capital Federal á cidade de Petropolis.**	1904 — 5 de abril. .	Decreto n. 5.187 — Approva as clausulas para o contracto referente á construcção, uso e goso de uma estrada de ferro de tracção electrica entre a Capital Federal e a cidade de Petropolis.
		1905—30 de dezembro.	O n. 20, do art. 15, da lei n. 1.453, autorizou a revisão do contracto, celebrado a 27 de maio de 1904, com o engenheiro civil Eugenio de Andrade, em virtude do decreto legislativo n. 1.040, de 9 de setembro de 1903, podendo prorogar os prazos para estudos, inicio e conclusão das obras, no mesmo contracto estipulados. (*Diario Official*, de 12 de setembro de 1903.)
		1906 — 18 de abril. .	Decreto n. 5.981 — Marca novo prazo para apresentação de estudos e altera as clausulas I, IV, XIX, XL e XLI do respectivo contracto. (*Diario Official*, de 25 de abril de 1906.)
		1908 — 6 » » . .	Aviso n. 122— Dispensa o concessionario desta estrada da multa estabelecida na clausula VII, do decreto n. 5.187, de 5 de abril de 1904.
		1908 — 25 de junho. .	Decreto n. 6.999 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento desta estrada. (*Diario Official* de 12 de julho de 1908.)
20	**Ferro-carril Carioca. . . . .**	1904 — 23 de novembro	Aviso n. 728 — Approva a planta e os perfis do trecho entre Dous Irmãos e a rampa da Lagoinha, no prolongamento da linha.
		1906 — 14 de março. .	Aviso n. 67 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da estrada, do kilometro 4 ao kilometro 7+40. (*Diario Official*, de 15 de março de 1906.)
		1907 — 21 de fevereiro	Aviso n. 57—Approva os estudos do prolongamento da Ferro-Carril Carioca, do kilometro 7+40 ao kilometro 10. (*Diario Official*, de 22 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 5 do dezembro.	Aviso n. 396 — Approva os estudos referentes ao prolongamento, no trecho de 5.200^m, comprehendido entre as estacas 1.300 e 1.820.
21	**Goyaz . . . . . .**	1906 — 28 de março .	Decreto n. 5.949 — Reconhece sob a denominação de « Companhia Estrada de Ferro de Goyaz » a antiga « Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins » para os fins do respectivo contracto. (*Diario Official*, de 31 de março de 1906.)
		1907 — 27 » » .	Decreto n. 6.438 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação do respectivo traçado nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904.
		1907 — 3 de outubro .	Aviso n. 331 — Approva os estudos de reconhecimento desde o trecho comprehendido entre Arcos e o rio S. Marcos, na fóz do rio Batalha, na extensão de 528.800^m, passando por Porto Real do S. Francisco, Bambuhy, Carmo do Parnahyba, Lagôa Formosa, Patos e Capellinha. (*Diario Official*, de 4 de outubro de 1907.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1907— 13 de novembro	Aviso n. 367 — Approva o traçado para o ramal que, partindo do kilometro 157, da linha principal, se dirija á Uberaba, passando por S. Jeronymo de Poções e Araxá. (*Diario Official*, de 14 de novembro de 1907.)
	1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 395 — Approva as plantas e orçamentos de uma estação e um edificio para officina e abrigo do material rodante, no trecho de Formiga a Arcos, reduzida a despesa com a construcção da estação em Arcos a 16:545$945 e a da officina a 9:813$988. (*Diario Official*, de 7 de dezembro de 1907.)
	1908 — 31 de janeiro .	Aviso n. 31— Autoriza esta estrada a applicar, provisoriamente, no trecho de Formiga a Arcos, que será proximamente aberto ao trafego, as tarifas e *Instrucções Regulamentares* actualmente em vigor na Estrada de Ferro Oeste de Minas.
	1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 61— Indefere o requerimento em que é pedida dispensa da obrigação de apresentar, com os estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros, o plano geral da organização de cinco nucleos coloniaes.
	1908 — 24 de abril. .	Portaria— Approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal desta estrada, para a extensão de 150 kilometros. (*Diario Official*, de 30 de abril de 1908)
	1908 — 29 de maio . .	Decreto n. 6.970— Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 44 kilometros, a contar da estação de Arcos. (*Liario Official*, de 13 de junho de 1908.)
	1908 — 4 de junho. .	Decreto n. 6.976— Abre o credito de 300:000$, para realizar os estudos e construcção de uma linha ferrea que do ponto mais conveniente desta estrada irá ter a Bello Horizonte e da que completa a ligação dos Estados do Rio de Janeiro e de Minas Geraes. (*Diario Official*, de 9 de junho de 1908.)
	1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.058— Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 49 kilometros e 750 metros, a contar do kilometro 44. (*Diario Official*, de 11 de agosto de 1908.)
	1908 — 10 de setembro	Aviso n. 312— Confirma o telegramma passado ao Delegado do Thezouro em Londres, autorizando o pagamento de 124:309$766 ao representante da companhia concessionaria desta estrada.
	1909— 2 de janeiro .	Despacho, autorizando o deposito do capital correspondente a mais 100 kilometros. (*Diario Official*, de 3 de janeiro de 1909.)
	1909 — 24 de junho. .	Decreto n. 7.442 — Approva as plantas e orçamento das officinas desta estrada, em Formiga. (*Diario Official*, de 6 de julho de 1909.)
	1909— » » » . .	Decreto n. 7.444 — Proroga por 12 mezes o prazo para apresentação dos estudos de reconhecimento do ramal que, partindo do ponto que convier, vá ter á parte navegavel do rio Tocantins. (*Diario Official*, de 6 de julho de 1909.)
	1909 — 1 de julho . .	Decreto n. 7.449 — Approva as plantas e o orçamento da ponte a construir sobre o corrego das Perdizes, ligando a estação de Porto Real ao arraial do mesmo nome. (*Diario Official*, de 7 de julho de 1909.)
	1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.562 Approva as clausulas para a revisão do contracto. (*Diario Official*, de 20 de outubro de 1909.)
	1910 — 22 de fevereiro	Aviso n. 26 — Autoriza a encetar, desde logo, a construcção da linha ferrea de Araguary a Catalão, segundo os estudos approvados pelo decreto n. 1.466 de 13 de julho de 1893, no trecho inicial, em que taes estudos não soffreram modificações, devendo submetter opportunamente á approvação do Governo a revisão da parte restante.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 2 de março. .	Aviso n. — Approva as despesas da construcção da estrada, referentes aos annos de 1905, 1906 e 1907, na importancia total de 993:299$708, feita a deducção das quantias glosadas pela junta apuradora. (*Diario Official*, 3 de março de 1910.)
		1910 — 22 de abril. .	Decreto n. 7.966 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 54,127 kilometros do ramal de Araguary a Catalão, desta estrada, e bem assim o respectivo orçamento na importancia total de 4.011:118$244. (*Diario Official*, de 29 de abril de 1910.)
		1910 — 19 de maio. .	Aviso n. 58 — Approva definitivamente o trecho de Franklin Sampaio a Bambuhy, na extensão de 2[illegible] kilometros e bem assim o respectivo horario para o serviço do trafego.
		1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.257 — Proroga o prazo de dez mezes, fixado na clausula VI do contracto approvado pelo decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, para apresentação dos estudos definitivos da linha de Araguary a Goyaz e do trecho de Bambuhy até o ponto de ligação com os da primeira linha. (*Diario Official*, de 8 de outubro de 1910.)
		1910 — 6 de outubro .	Decreto n. 8.272 — Approva os estudos definitivos do ramal de Uberaba desta Companhia, na extensão de 51.120 metros, a partir de Uberaba em direcção a S. Pedro de Alcantara, de accôrdo com as modificações e o respectivo orçamento na importancia de 3.621:485$259. (*Diario Official*, de 15 de outubro de 1910.)
		1910 — » » » .	Decreto n. 8.274 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 6.745:851$857, para a construcção do trecho de 48.500 metros entre os kilometros 126 e 174,500 da linha de Formiga a Goyaz. (*Diario Official*, de 15 de outubro de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.350 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 6.656:178$891, do trecho da linha ferrea de Catalão a Ipamery, na extensão de 80.682 metros, que vae do kilometro 116,318 a 197. (*Diario Official*, de 12 de novembro de 1910.)
		1910 — 11 » »	Decreto n. 8.371 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 6.530:989$745, do 2º trecho, com a variante de 8.229 metros, comprehendida entre as estacas 814 e 1.237 desta estrada. (*Diario Official*, de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 » »	Decreto n. 8.387 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 11.542:370$289, do trecho de 256 kilometros desta estrada, de Ipamery a Antas, comprehendido entre os kilometros 197 e 453, a partir de Araguary, de accôrdo com as modificações constantes das plantas e mais documentos (*Diario Official*, de 18 de novembro de 1910.)
		1910 — 30 » »	Decreto n. 8.406 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os orçamentos na importancia total de 8.687:038$501, da linha do Araguary a Catalão, com 62.191 metros e Catalão ao kilometro 46.800 desta estrada. (*Diario Official*, de 8 de dezembro de 1910.)
		1911 — 23 de janeiro .	Portaria, approvando o novo quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para os diversos serviços desta estrada nas secções de Formiga a Catalão e Araguary a Goyaz. (*Diario Official*, de 27 de janeiro de 1911.)
		1911 — 8 de maio. .	Decreto n. 8.708 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba, até Villa Platina. (*Diario Official*, de 10 de maio de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1911 — 28 de junho. .	Decreto n. 8.805 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da variante comprehendida entre os kilometros 150+601 e 174 + 560 do trecho da linha-tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, já approvado pelo decreto n. 8.274, de 6 de outubro de 1910. (*Diario Official*, de 2 de julho de 1911.)
	1911 — 10 de julho . .	Decreto n. 8.826 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha-tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, na extensão de 223,^{k}60. (*Diario Official*, de 13 de julho de 1911.)
	1911 — » » » . .	Decreto n. 8.827 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha-tronco desta estrada, na extensão de 155,^{k}738,30. (*Diario Official*, de 13 de julho de 1911.)
	1911 — » » » . .	Decreto n. 8.828 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos do ramal de Uberaba a S. Pedro de Alcantara, desta estrada. (*Diario Official*, de 13 de julho de 1911.)
	1911 — 2 de agosto .	Decreto n. 8.860 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha-tronco desta estrada, na extensão de 224 kilometros. (*Diario Official*, de 4 de agosto de 1911.)
	1911 — 14 de setembro	Lei n. 2.438 — Abre o credito especial de 245:622$818, ouro, para pagamento da garantia de juros devida á Companhia Estrada de Ferro de Goyaz até o fim do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 19 e 20 de setembro de 1911.)
	1911 — 27 » »	Decreto n. 8.990 — Abre o credito especial de réis 245:622$818, ouro, para pagamento da garantia de juros, devida á esta Companhia, até o fim do exercicio de 1910. (*Diario Official*, de 30 de setembro do 1911.)
Great Southern . . . . . Quarahim a Itaquy.	1894 — 7 de junho. .	Portaria, approvando definitivamente as Tarifas e Regulamento dos transportes e serviço telegraphico da estrada, approvados provisoriamente pela portaria de 20 de junho de 1887.
	1900 — 30 de julho . .	Decreto n. 3.720 — Approva algumas modificações nas Tarifas em vigor na estrada.
	1904 — 9 de janeiro .	Aviso n. 14 — Approva o horario dos trens mixtos entre as estações de Quarahim e Uruguayana.
	1904 — 20 de outubro	Aviso n. 10 — Autoriza a renovar por mais um anno o contracto para o trafego provisorio da Estrada de Ferro de Porto Alegre á Uruguayana, celebrado com a «Brazil Great Southern Railway Company, limited» do trecho comprehendido entre Uruguayana e Alegrete.
	1905 — 19 de junho. .	Aviso n. 169 — Approva o horario dos trens, durante o inverno.
	1905 — 1 de agosto .	Decreto n. 5.626 — Approva a planta e o orçamento para a construcção do novo edificio destinado a abrigar locomotivas e carros da estrada. (*Diario Official* de 6 de agosto de 1905.)
	1905 — 14 de setembro	Portaria approvando as reducções abaixo mencionadas, feitas nas Tarifas mandadas vigorar na estrada pelas portarias de 20 de junho de 1887 e 7 de junho de 1894, a saber: Tarifa n. 4: 2ª classe — Em logar de 500 réis por cabeça-kilometro, fica estabelecida a taxa de 40 réis; 4ª classe — Em logar de 10 réis por cabeça-kilometro, fica estabelecida a taxa fixa de 400 réis por cabeça entre quaesquer estações da referida estrada. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1905.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 16 de setembro	Aviso n. 266 — Autoriza a fazer o assentamento de um desvio no kilometro 84 da estrada, assim como autoriza o abatimento até 50 % nas Tarifas em vigor para os productos destinados ás exposições da Sociedade Agricola Pastoril da cidade de Uruguayana.
		1906 — 3 de julho . .	Aviso n. 179 — Approva provisoriamente o horario dos trens e as Tarifas de passageiros. (*Diario Official*, de 5 de julho de 1906.)
		1906 — 7 de agosto. .	Decreto n. 6.102 — Approva as alterações feitas nas Tarifas da estrada. (*Diario Official*, de 23 de agosto de 1906.)
		1907 — 30 de janeiro.	Aviso n. 36 — Approva o acto polo qual a parada de Las Rosas foi provisoriamente elevada á categoria de estação.
		1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.369 — Approva as plantas e orçamento do edificio e suas dependencias da estação de Uruguayana, sendo levada á conta de custeio, em tres exercicios consecutivos, a quantia total de 91:821$977, a que foi reduzida a despesa orçada pela Companhia. (*Diario Official*, de 16 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 4 de julho. .	Decreto. n. 6.544 — Concede isenção de direitos para materiaes importados, em virtude de modificações feitas em suas Tarifas, de accôrdo com as condições estabelecidas no art. 3º n. XIII § 5º da lei n. 1.616, de 30 de dezembro de 1906. (*Diario Official*, de 7 de julho de 1907.)
		1908 — 22 de janeiro .	Aviso n. 18 — Autoriza a «Brazil Great Southern Railway» a assentar uma linha telephonica em connexão com a linha telegraphica de sua estrada de ferro, entre a estação da Barra do Quarahim e a cidade de Uruguayana, com restricção, porém, de não ser aproveitada para correspondencia electrica, directa ou indirectamente, além da fronteira na Barra do Quarahim. (*Diario Official*, de 23 de janeiro de 1908.)
		1908 — 16 de maio. .	Aviso n. 167 — Resolve approvar, com alterações, os convenios celebrados entre esta companhia e a «Compagnie Auxiliaire», relativos ao uso reciproco de material rodante do trafego mutuo entre as referidas estradas de ferro, e ao uso commum provisorio, da estação de Uruguayana.
		1908 — 17 de setembro	Decreto n. 7.122 — Approva as clausulas para o contracto da construcção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja. (*Diario Official*, de 1º de outubro de 1908.)
		1909 — 1 de julho . .	Decreto n. 7.450 — Approva os estudos definitivos e orçamentos dos dous primeiros trechos do prolongamento da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, com a extensão total de 123,870 kilometros. (*Diario Official*, de 6 de julho de 1909.)
		1909 — 26 de agosto .	Decreto n. 7.519 — Substitue a clausula V, do contracto celebrado com esta estrada para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, no Rio Grande do Sul. (*Diario Official*, de 7 de setembro de 1909.)
		1909 — 1 de outubro.	Portaria, indeferindo o pedido da companhia relativo á approvação do orçamento para os estudos do prolongamento da estrada, que está construindo, de Itaqui a S. Borja até S. Luiz. (*Diario Official*, de 2 de outubro de 1909.)
		1909 — 24 de dezembro	Aviso, approvando a reducção de 25 % no frete do xarque, na Estrada de Ferro de Quarahim a Itaquy, quo deve ser cobrado pela 5ª classe da tarifa n. 3. (*Diario Official*, de 28 de dezembro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1910 — 13 de janeiro .	Decreto n. 7.815 — Proroga por 8 mezes o prazo marcado no decreto n. 6.369, de 16 de fevereiro de 1907, á « Brasil Great Southern Railway, limited » para executar melhoramentos no edificio da estação de Uruguayana, da mesma estrada de ferro. (*Diario Official*, de 26 de janeiro de 1910)
	1910 — 20 de maio. .	Aviso n. 59 — Manda applicar provisoriamente as Disposições Regulamentares da *Compagnie Auxiliaire des Chèmins de Fer au Brésil* nos casos omissos nas daquella estrada e naquelles em que houver divergencia entre as duas, do modo a ficarem os respectivos serviços sujeitos a identico regimen, até ser approvado o projecto de *Instrucções Regulamentares* uniformes para a rêde de viação ferrea do Rio Grande do Sul.
	1910 — 26 de outubro.	Portaria — Approva as modificações feitas no quadro do pessoal da E. de F. de Quarahim a Itaquy.
Great-Western.	1901 — 31 de julho. .	Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited ».
Central de Alagôas e ramal de Viçosa.	1901 — 6 de agosto .	Contracto de arrendamento da estrada.
	1903 — 6 de janeiro .	Decreto n. 4.738 — Abre o credito de £ 13.708-7-9 para pagamento em Londres aos liquidantes da Companhia Estrada de Ferro Central de Alagôas.
	1904 — 26 de julho. .	Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada.
	1904 — » » » . .	Portaria, approvando as *Condições Regulamentares* e tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da « Great Western of Brazil Railway, limited ».
	1904 — 28 » » . .	Accôrdo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada.
	1904 — 17 de outubro .	Aviso n. 16 — Autoriza o assentamento de uma canalização de ferro para abastecimento de agua da estação de Maceió, na importancia de 19:356$420.
	1905 — 24 de agosto .	Aviso n. 244 — Approva os orçamentos, na importancia de 3:444$ e £ 17, para a construcção de um armazem e installação de um apparelho telegraphico, na parada do Rio Largo.
	1907 — 16 de outubroo.	Aviso n. 26 — Approva o orçamento e planta das obras de augmento da estação de Viçosa, mediante a despesa maxima de £ 21-10-1 (ouro) e 15:548$630 (papel), de conformidade com a 2ª parte da clausula XV do decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904 e respectivo contracto. (*Diario Official*, de 17 de outubro de 1907.)
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 12 — Declara que, de conformidade com a doutrina constante dos avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6, de 14 de junho de 1907, é approvado o orçamento de £ 18.450-0-0, (ouro), e 176:332$, (papel), para as despesas a fazer-se com a renovação dos trilhos nesta estrada, entre Maceió e Lourenço de Albuquerque, na extensão de 35 kilometros. (*Diario Official*, de 11 de fevereiro.).
	1908 — » » » .	Aviso n. 13 — Defere o requerimento em que é pedida autorização para construir um desvio na estação de Branquinha, desta estrada, na importancia de £ 47-18-8, (ouro), e 665$500, (papel). (*Diario Official*, de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 5 de março. .	Aviso n. 25 — Declara que, de conformidade com os avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6, de 14 de junho de 1907, é deferido o requerimento em que a « Great Western » pede autorização para renovar os trilhos entre Lourenço de Albuquerque e União, cuja despesa foi orçada em £ 7.742-19-4. (*Diario Official*, de 6 de março de 1908.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1908 — 20 de julho . .	Aviso n. 90 — Declara que foi deferido o requerimen em que é pedida autorização para remover os g radores das estações de Maceió, União, Atalaya Viçosa para as novas officinas em Jaboatão. (*Diar Official*, de 21 de julho de 1908.)
		1908 — 10 de outubro.	Aviso n. 124 — Autoriza a companhia arrendataria effectuar com a firma William & Comp. permu de terrenos na estação de Jaraguá.
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.354 — Approva com modificações os e tudos e o respectivo orçamento, na importancia d 2.200:375$400, do primeiro trecho de 45 kilom tros do prolongamento de Viçosa a Palmeira d Indios, desta estrada. (*Diario Official*, de 12 de no vembro de 1910.)
	Central de Pernambuco	1898 — 21 de março. .	Decreto n. 2.850 — Contracta com o engenheiro Ant nio de Sampaio Pires Ferreira o arrendamento d estrada.
		1898 — 12 de abril . .	Contracto de arrendamento da estrada.
		1901 — 21 de março. .	Decreto n. 3.962 — Approva a transferencia do con tracto de arrendamento da estrada á firma socia A. de S. Pires Ferreira & C.
		1904 — 26 de julho . .	Decreto n. 5.257 — Incorpora na rêde arrendada pel Companhia « Great Western of Brazil Railway » Estrada de Ferro Central de Pernambuco.
		1904 — » » »	Portaria, approvando as *Condições Regulamentares* tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo d « Great Western of Brazil Railway, limited .»
		1904 — 28 » »	Acôrdo entre o Governo Federal e a Companhia « Grea Western of Brazil Railway, limited».
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 49 — Approva definitivamente o horario des tinado aos trens de suburbios.
		1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.522 — Approva a planta e mais estudo definitivos para conclusão das obras do prolonga mento da estrada, entre Antonio Olyntho e Pes queira, fixando no maximo de £ 63.290-19-6 (ouro e 2.299:108$212 (papel) a totalidade dos orça mentos.
		1906 — 16 de janeiro,	Decreto n. 5.856 — Approva as plantas e perfis qu modificam o local destinado a uma estação na c dade de Pesqueira. (*Diario Official*, de 26 de janei de 1906.)
		1906 — 19 de abril. .	Aviso n. 1 — Não considera como motivo justificativ as allegações apresentadas pela companhia afim d não aceitar as modificações propostas pela fisca lização nos orçamentos relativos ás obras de liga ção das Estradas de Ferro Central de Pernambuc e Recife ao S. Francisco. (*Diario Official*, de 20 d abril de 1906.)
		1906 — 28 de agosto .	Decreto n. 6.124 — Autoriza a ratificação e rectificaçã dos termos da escriptura de transferencia da E trada de Ferro Central de Pernambuco á «Gre Western of Brazil Railway Company». (*Diario Off cial*, de 30 de agosto de 1906.)
		1906 — » » » .	Decreto n. 6.123 — Approva os estudos e respectiv orçamento das obras de ligação das estradas d ferro de Pernambuco e Recife ao S. Francisco (*Diario Official*, de 31 de agosto de 1906.)
		1906 — 4 de setembro.	Decreto n. 6.129 — Approva os estudos e respectiv orçamento das obras de ligação das Estradas d Ferro Central de Pernambuco e Recife ao L moeiro.
		1907 — 10 de janeiro .	Decreto n. 6.325 — Approva os novos estudos e orça mento, na importancia de £ 17.817-18-3 (ouro) 1.211:427$210 (papel), para ligação desta estrad á Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro. (*Diari Official*, de 13 de janeiro de 1907.)
		1907 — 5 de julho . .	Aviso n. 9 — Approva o horario para trens de passa geiros. (*Diario Official*, de 6 de julho de 1907.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1907 — 4 de setembro.	Aviso n. 17 — Determina que seja detalhado o orçamento apresentado, na importancia de 921:033$, para diversas modificações a realizar-se nos edificios das officinas de Jaboatão. *(Diario Official* de 7 de setembro de 1907.)
	1907 — 18 de novembro	Aviso n. 27 — Approva o projecto e orçamento de diversas modificações a fazer-se nos edificios das officinas de Jaboatão, na importancia de 921:033$. *(Diario Official* de 19 de novembro de 1907.)
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 10 — Approva o orçamento provavel, na importancia de 252:894$ (papel) e £ 25.029-0-0 (ouro), de despezas a fazer-se com a substituição de trilhos nesta estrada, entre a estação central e a de Victoria, na extensão de 50 kilometros e 800 metros, de conformidade com o aviso n. 2, de 16 de janeiro, e n. 6, de 14 de junho de 1907. *(Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 18 de março .	Aviso n. 31 — Approva o projecto de uma parada a estabelecer-se no trecho de ligação, actualmente em construcção, entre esta estrada e a de Recife ao Limoeiro, devendo a respectiva despeza ser calculada de accôrdo com a tabella de preços já approvada pelo Governo para construcção das linhas a cargo da «Great Western». *(Diario Official* de 19 de março de 1908.)
	1908 — 26 de maio . .	Aviso n. 74 — Declara que o requerimento pedindo autorização para realizar diversas obras fica deferido, apenas, na parte que se refere ás obras de assentamento das linhas na explanada de Areias, da rotunda e obras accessorias, do abastecimento de agua para a rotunda e caixa d'agua na explanada, do deposito para oleo, do abrigo para forragens e latrinas, sendo que devem ser levadas á conta de capital sómente as despezas realizadas dentro do limite do orçamento de £ 5.248-11-1 (ouro) e 209:276$050 (papel). Declara mais que, si não puder ser evitada a demolição da casa que serve de residencia ao agente da estação de Areias, para o assentamento dos desvios projectados, ficará a companhia arrendataria obrigada a construir outra de identicas proporções e nas immediações da anterior sem onus algum para o Estado. *(Diario Official* de 27 de maio de 1908.)
	1908 — 7 de agosto. .	Aviso n. 99 — Defere o requerimento em que é solicitada a reconsideração do despacho que excluiu das obras a serem executadas em Areias o deposito para inflammaveis e o deposito geral do almoxarifado, e autoriza as alludidas construcções, approvando o respectivo orçamento na importancia de £ 292-15-3 (ouro) e 99:119$090 (papel). *(Diario Official* de 8 de agosto de 1908.)
	1908 — 18 de novembro	Aviso n. 152 — Autoriza o cruzamento desta estrada com a via-ferrea particular pertencente ao proprietario da Usina Bulhões em Jaboatão. *(Diario Official* de 19 de novembro de 1908.)
Conde d'Eu	1901 — 6 de agosto .	Contracto para o arrendamento da estrada á Companhia «Great Western of Brazil Railway».
	1904 — 26 de julho . .	Portaria approvando as *Condições Regulamentares* e tarifas da estrada.
	1910 — 19 de maio. .	Decreto n. 8.018 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 30 kilometros do prolongamento desta estrada, de Independencia a Picuhy, no Estado da Parahyba, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 1.875:207$510 (papel) e ..... £ 25.992-15-5 (ouro). *(Diario Official* de 29 de maio de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 28 de julho. .	Decreto n. 8.122 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento do 1º trecho, comprehendido entre Pesqueira e Olho d'Agua dos Bredos, do prolongamento da Central de Pernambuco, de Pesqueira a Flores. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
		1910 — 11 de novembro	Aviso n. 127 — Approva o horario dos trens de passageiros desta estrada, ficando, porém, estabelecido um trem directo por semana entre Natal e Recife e vice-versa e fixado o praso de um mez para entrar em execução o horario assim modificado.
	Itabayana á Campina Grande. .	1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.523 — Approva os estudos definitivos para a construcção da linha, fixando no maximo de £ 82.487-16-8 (ouro) e 3.980:340$143 (papel) a totalidade dos orçamentos.
		1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 19 — Approva o horario para este ramal. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1908.)
	Molungú á Alagôa Grande. . .	1899 — 18 de dezembro	Decreto n. 3.531 — Autoriza o contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para concluir o trecho de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba e a trafegar esse trecho.
		1900 — 22 de janeiro .	Contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba e para trafegar esse trecho.
		1901 — 12 de agosto. .	Decreto n. 4.123 — Torna applicaveis ao ramal de Molungú á Alagôa Grando as tarifas actualmente em vigor na Estrada de Ferro Conde d'Eu.
	Natal á Independencia.	1901 — 6 » » . .	Contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway ».
		1904 — 26 de julho . .	Portaria approvando as *Condições Regulamentares* e tarifas da estrada.
		1906 — 9 de janeiro.	Decreto n. 5.837 — Approva a planta e orçamento no valor de 16:059$ para a construcção de uma estação na Penha. (*Diario Official* de 26 de janeiro de 1906.)
	Paulo Affonso.	1901 — 31 de julho. .	Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited ».
		1901 — 6 de agosto .	Contracto de arrendamento da estrada.
		1904 — 26 de julho. .	Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada.
		1904 — » » » . .	Portaria — Approvando as *Condições Regulamentares* e Tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da «The Great Western of Brazil Railways, limited».
		1904 — 28 » » . .	Accôrdo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada.
		1904 — 27 de outubro.	Aviso n. 17 — Proroga por 30 dias o prazo estabelecido para entrarem em vigor as novas tarifas approvadas por portaria de 26 de julho de 1904.
	Recife ao Limoeiro e Timbaúba	1904 — 26 de fevereiro	Aviso n. 1 — Approva o horario aprosentado pela companhia, para servir na Estrada de Ferro do Natal Nova Cruz e trocho de Independencia á Nova Cruz.
		1904 — 26 de julho. .	Decreto n. 5.257 — Approva diversas alterações para revisão do contracto do resgate e arrendamento de estradas de ferro celebrado com a companhia.
		1904 — » » » . .	Portaria approvando as *Condições Regulamentares* e tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da companhia.
		1905 — 23 de maio. .	Decreto n. 5.535 — Incorpora a Estrada de Ferro do Ribeirão ao Bonito, no Estado de Pernambuco, á rêde das estradas arrendadas á companhia.
		1905 — 26 de junho. .	Aviso n. 191 — Declara approvados os orçamentos e plantas do machinas, carros e vagões das linhas arrendadas, durante o anno passado, com excepção, porém, da parte que se refere aos materiaes fornecidos ás estradas arrendadas anteriormente á vigencia do contracto de 26 de julho de 1904. (*Diario Official* de 26 de junho de 1905.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1905 — 28 de novembro	Decreto n. 5.782 — Approva as plantas e orçamentos para o estabelecimento de balanças em diversas estações da linha de viação ferrea arrendada á companhia. (*Diario Official* de 2 de dezembro de 1905.)
		1906 — 18 de junho .	Aviso n. 4 — Autoriza a applicação das Tarifas especiaes e de passageiros, approvadas pela portaria de 26 de julho de 1904, em vigor na Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, á Estrada de Ferro do Ribeirão ao Bonito. (*Diario Official* de 19 de junho de 1906.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.632 — Approva a revisão do contracto de arrendamento e construcção dos prolongamentos das estradas de ferro Conde d'Eu, na Parahyba do Norte, Central de Pernambuco e Central de Alagôas. (*Diario Official* de 27 e 28 de novembro de 1909.)
		1909—25 de novembro	Aviso n. 115 — Não approva a modificação do art. 63, nem quanto á lettra B, das tarifas especiaes; aceita, porém, o additamento ao art. 64 e a substituição ao art. 120, apenas sobre a elevação das taxas ás cargas que não transitam pela estrada nos termos seguintes: « A estrada cobrará pela utilisação do cáes ou da ponte a taxa de $100 por fracção indivisivel de 100 kilos das mercadorias que tiverem de transportar pela ponte do cáes com a minima de 1$000». (*Diario Official* do 27 de novembro de 1909.)
		1909 — 9 de dezembro	Aviso approvando as plantas e os orçamentos para a installação de depositos para inflammaveis em diversas estações das estradas do Limoeiro (Central de Pernambuco), Ribeirão ao Bonito, Sul de Pernambuco e Contral de Alagôas e alteração de edificios congeneres já existentes nas estações de Victoria e Ribeirão. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1909.)
		1909 — 24 » »	Aviso n. 145 — Approva as modificações propostas nas tarifas da estrada e a vigorar em seus prolongamentos de Pesqueira a Flores, de 1 de fevereiro de 1910 em diante. (*Diario Official* de 25 de dezembro de 1909.)
	Recife a S. Francisco	1901 — 31 de julho . .	Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway ».
		1901 — 6 de agosto. .	Contracto para o arrendamento.
		1904 — 26 de julho . .	Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada com a Companhia «Great Western of Brazil Railway, limited ».
		1904 — » » » . .	Portaria approvando as *Condições Regulamentares* e tarifas da rêde de estradas do ferro, a cargo da «The Great Western of Brazil Railway, limited ».
		1904 — 28 » » . .	Accôrdo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada.
		1905 — 18 de abril. .	Decreto n. 5.521 — Approva os estudos definitivos para a mudança da bitola da estrada e fixa no maximo de £ 145.458-7-9 (ouro) e 495:321$ (papel) a despeza feita.
		1907 — 2 de julho . .	Aviso n. 8 — Esclarece o aviso n. 158, de 3 de maio de 1905, que declara pertencer inteiramente ao Governo o material que deixasse de ter applicação na mudança de bitola desta estrada, por entender a «Great Western» que tal material lhe pertencia dentro do prazo de arrendamento, uma vez que ella cumprisse a clausula do contracto, correspondente á 16ª do decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904. A' vista, porém, do que expõe, fica

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			a companhia autorizada a empregar na estrada a parte que fôr aproveitavel, e á venda do restante, sendo o producto deduzido do custo da mudança de bitola, no maximo, fixado pelo decreto n. 5.521, de 18 de abril de 1905. *(Diario Official* de 3 de julho de 1907.)
		1908 — 6 de julho. .	Aviso n. 84 — Autoriza a construcção de um triangulo de reversão na estação de Gamelleira, correndo a despeza por conta do custeio. *(Diario Official* de 7 de julho de 1908.)
		1908 — 19 de novembro	Aviso n. 153 — Autoriza o cruzamento desta estrada com a via ferrea particular pertencente á Usina Timbó-Assú. *(Diario Official* de 20 de novembro de 1908.)
	Ribeirão ao Bonito	1905—20 de setembro.	Aviso n. 270 — Declara em vigor as *Condições Regulamentares* e Tarifas approvadas pela portaria de 26 de julho de 1904.
		1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.727 — Approva os estudos e orçamento para a reconstrucção dos trechos de Ribeirão a Cortez, nesta estrada. *(Diario Official* de 20 de maio de 1911.)
	Sul de Pernambuco.	1901 — 31 de julho. .	Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento da estrada á Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited ».
		1901 — 6 de agosto .	Contracto para o arrendamento.
		1904 — 26 de julho. .	Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento da estrada com a Companhia « Great Western of Brazil Railway, limited».
		1904 — » » » .	Portaria approvando as *Condições Regulamentares* e Tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da « The Great Western of Brazil Railway, limited».
		1904 — 28 » » .	Accordo para a revisão do contracto de arrendamento da estrada.
		1907 — 7 de março.	Decreto n. 6.403 — Approva as plantas e o orçamento, na importancia de £ 40-16-9 (ouro) e 297$669 (papel), para construcção do augmento do desvio existente na estação de Agua Vermelha, do ramal de Glycerio á União. *(Diario Official* de 10 de março de 1907.)
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.362 — Concede a «The Great Western of Brasil Railway Company» a construcção, uso e gozo do prolongamento de Garanhuns a Bom Conselho, desta estrada.
	Timbaúba ao Pilar	1899 — 30 de outubro.	Decreto n. 3.467 — Autoriza o contracto com a «Great Western of Brazil Railway Company » para concluir a estrada e trafegal-a.
		1899 — 21 de novembro	Contracto entre o Governo e a «Great Western of Brazil Railway Company, limited », para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Timbaúba ao Pillar e para trafegar esse trecho.
		1904 — 26 de julho. .	Portaria approvando as *Condições Regulamentares* e Tarifas da rêde de estradas de ferro a cargo da « The Great Western of Brazil Railway, limited ».
24	**Itaquy a S. Borja.**	1910 — 11 de novembro	Decreto n. 8.370 — Proroga por 8 mezes o prazo estabelecido na clausula VIII do decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, para a conclusão dos trabalhos de construcção desta estrada. *(Diario Official* de 19 de novembro de 1910.)
		1911 — 16 de agosto .	Decreto n. 8.910 — Proroga por dez mezes o praso estabelecido na clausula VIII do decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, para a conclusão da construcção desta estrada. *(Diario Official* de 25 de agosto de 1911.)
25	**Jaguarão a Basilio.**	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. *(Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Emontas
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.991 — Proroga por 3 mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.556, de 15 fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1911.)
		1911 — 18 de outubro.	Decreto n. 9.049 — Approva os estudos definitivos do trecho, na extensão de 53,600 metros, a partir de Basilio, da linha de Jaguarão a Basilio, e o respectivo orçamento, na importancia de 4.704:734$852. (*Diario Official* de 24 de outubro de 1911.)
26	**Leopoldina Railway**	1900 — 1 » »	Decreto n. 3.785 — Approva as *Condições Regulamentares* e tarifas da rêde fluminense da «The Leopoldina Railway Company, limited».
		1901 — 29 do abril . .	Decreto n. 4.007 — Torna extensivas ás Estradas de Ferro de Carangola e de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim as tarifas e *Condições Regulamentares*, approvadas pelo decreto n. 3.785, de 1 de outubro de 1900.
		1904 — 1 de março. .	Aviso n. 177 A — Approva definitivamente o horario da Estrada de Ferro do Norte.
		1904 — 1 de setembro	Aviso n. 623 — Approva, com modificação, o horario dos trens de passageiros da Estrada de Ferro do Norte.
		1905 — 12 de maio. .	Aviso n. 124 — Autoriza a reabertura ao serviço do trafego de passageiros e de cargas, da estação de Mundéos, da Estrada de Ferro Central de Macahé.
		1905 — 30 de junho. .	Aviso n. 183 — Autoriza a fazer mais um abatimento de 40°/₀ na tarifa para o transporte de café nas estações de S. Felippe e Muniz Freire, da linha de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, a que se referem os avisos ns. 136, de 21 de agosto de 1902 e 167, de 22 de setembro de 1903.
		1905 — 4 de julho. .	Decreto n. 5.585 — Approva a reducção na tarifa de transporte de passageiros nas linhas da Rêde Fluminense e Estrada de Ferro do Norte. Artigo unico. Fica approvada a reducção proposta pela companhia nas tarifas approvadas pelos decretos ns. 3.785, de 1 de outubro de 1900 e 4.007, de 29 de abril de 1901, vigorando d'ora avante as seguintes taxas : Por passageiro e por kilometro : 1ª classe — Até 200 kilometros 85 réis, além de 200 kilometros 65 réis ; 2ª classe — Até 200 kilometros 55 réis, além de 200 kilometros 45 réis. (*Diario Official* de 12 de julho de 1905.)
		1905 — 17 de outubro.	Decreto n. 5.731 — Autoriza a companhia a estabelecer a ligação das Estradas de Ferro de Carangola e Macahé e Campos. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1905.)
		1906 — 20 de março .	Decreto n. 5.935 — Approva as plantas para a construcção de novas estações e outras obras, na Estrada de Ferro do Norte. (*Diario Official* de 27 de março de 1906.)
		1906 — 22 de maio . .	Decreto n. 6.039 — Approva os estudos definitivos e mais planos para a ligação das Estradas de Ferro de Carangola, de Macahé e Campos. (*Diario Official* de 26 de maio de 1906.)
		1906 — 7 de agosto .	Decreto n. 6.098 — Declara sem effeito o art. 254 das *Instrucções Regulamentares* em vigor na «Leopoldina Railway Company, limited». (*Diario Official* de 11 de agosto de 1906.)
		1906 — 27 » »	Aviso n. 238 — Approva os horarios das linhas de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, Carangola e seus ramaes.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 — 20 de abril. .	Decreto n. 6.456 — Approva o plano de viação ferrea realizando a ligação dos Estados do Rio de Janeiro Minas Geraes e Espirito Santo, e marca o praz improrogavel de dous annos para conclusão do respectivos trabalhos. (*Diario Official* de 23 de junho de 1907.)
		1907 — 27 de agosto .	Aviso n. 111 — Suspende o accôrdo celebrado entre Leopoldina e a Central do Brazil, em virtude d abatimento do 25 °/₀ nas tarifas desta ultima es trada, para o café, até que a cotação do typo desse genero volte a 7$ por arroba. (*Diario Offici* de 28 de agosto de 1907.)
		1907 —19 de novembro	Aviso n. 374 — Autoriza a fazer o abatimento sobr os preços estabelecidos pelo decreto n. 4.007 de 29 de abril de 1901, nos despachos de mer cadorias indicadas sob lettra *a*, quando expedidas desta capital ou de Nictheroy, directament para as estações da Estrada de Ferro de Caran gola, até que se faça a revisão de que trata o § 3 da clausula III do decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905. (*Diario Official* de 20 de novembr de 1907.)
		1907 —21 » »	Decreto n. 6.746 — Proroga por 60 dias o prazo fixad pelo decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905 para conclusão das obras de ligação da Estrada de Ferro de Carangola e Macahé e Campos. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1907.)
		1907 — 27 de dezembro	Aviso n. 432 — Approva a planta apresentada pela Leopoldina Railway para ligação da linha ferrea da «The Caravellas Company», de Cachoeiro ao Alegre e Castello, para fazer parte do ramal a que se refere a 2ª parte da clausula III do decreto 6.496, de 20 de abril do corrente anno, incorporando-a á rêde geral da referida companhia, nos termos da clausula IV do mesmo decreto. Approva, outrosim, a suppressão da estação de Cachoeiro, da Caravellas, cujo serviço passará a ser feito pela estação de Muniz Freire.
		1908 — 26 de janeiro .	Decreto n. 6.827— Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia de 6.303:274$268 do trecho de 30 kilometros, a partir da estação de Muniz Freire em direcção a Mathilde, para ligação da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo com a de Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim. (*Diario Official* de 4 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 11 de abril. .	Aviso n. 127— Approva os estudos apresentados, relativos ao ramal a construir-se da estação do Alegre, da Estrada de Ferro de Caravellas, para o Estado de Minas Geraes, na extensão approximada de 86 kilometros.
		1908 — 23 » » . .	Decreto n. 6.931— Approva os estudos definitivos e orçamento na importancia de 2.825:628$404, do trecho de 22 kilometros da linha para ligação das estradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim em substituição aos anteriormente approvados. (*Diario Official* de 29 de abril de 1908.)
		1908 — 2 de julho. . .	Decreto n. 7.004 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do ultimo trecho de 59 kilometros e 620 metros da linha de ligação das estradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. (*Diario Official* de 21 de julho de 1908.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 365 — Autoriza o pagamento de 46:296$ de juros de 6 % sobre o capital de 1.543:200$, garantidos ao prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1909 — 18 de fevereiro.	Aviso n. 366 — Autoriza o pagamento de 35:904$176 de juros de 6 % de garantia da Estrada de Ferro Central de Macahé. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
	1909 — » » » .	Aviso n. 367 — Autoriza o pagamento de 83:907$ de juros garantidos á Estrada de Ferro de Santo Eduardo ao C. do Itapemirim. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
	1909 — 6 de maio .	Decreto n. 7.396 — Approva com modificações os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 98 kilometros e 20 metros, ligando a estação do Alegre da Estrada de Ferro de Caravellas, no Estado do Espirito Santo, ao kilometro 39 da linha de Santa Luzia a Manhuassú, no Estado de Minas. (*Diario Official* de 20 de maio de 1909.)
	1909 — 29 de julho. .	Decreto n. 7.479 — Concede á Companhia privilegio para prolongar a sua linha até o porto do Rio de Janeiro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1909.)
	1909 — 28 de outubro	Decreto n. 7.631 — Approva as plantas e o orçamento de 476:811$850 da nova estação de Nictheroy, para passageiros, bagagens e encommendas, de conformidade com o decreto n. 7.479, de 29 de julho ultimo. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.891 — Approva os estudos definitivos do ramal de Capivary a Cabo Frio, a que se refere o decreto n. 7.479, de 9 de julho de 1909, com as modificações feitas nas plantas e a reducção de 275:296$549 no orçamento apresentado. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — » » » .	Decreto n. 7.895 — Autoriza o emprego da tracção electrica na linha do Norte e dá outras providencias. (*Diario Official* de 10 de abril de 1910.)
	1910 — 17 » » .	Decreto n. 7.905 — Approva os estudos definitivos para o prolongamento da linha do Norte até o caes do porto do Rio de Janeiro, com a travessia elevada sobre o canal do Mangue, para a construcção da estação inicial e suas dependencias á margem direita do mesmo canal ; e bem assim da duplicação do trecho comprehendido entre o caes e a estação de Merity e outros serviços, a que se referem as clausulas II e III do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — 22 de abril. .	Decreto n. 7.965 — Approva o projecto e mais documentos apresentados pela Companhia para a construcção das installações e armazens na ilha da Conceição, junto á estação de Sant'Anna de Maruhy, em Nictheroy, e da ponte que deve estabelecer a ligação da sua linha ferrea com aquella ilha. (*Diario Official* de 28 de abril de 1910.)
	1910 — 7 de junho. .	Aviso n. 252 — Approvando os novos typos de estações de 2ª e 3ª classes, no trecho de Moniz Freire á Mathilde, apresentados pela Companhia. (*Diario Official* de 9 de junho de 1910.)
	1910 — 15 de julho. .	Aviso n. — Approva a base proposta, de 8, 3 réis por 10 kilos por kilometro, correspondente ao quociente de 640 réis por 77 kilometros, distancia comprehendida entre S. Francisco Xavier e Petropolis, para as taxas de bagagem cobradas na linha do Norte, á vista do augmento de mais de 3,k5 da extensão em trafego daquella linha. (*Diario Official* de 16 de julho de 1910.)
	1910 — 31 de agosto .	Aviso n. 417 — Autoriza a Companhia a adoptar provisoriamente, no trecho de Mathilde a Muniz Freire, as tarifas da Estrada de Ferro Carangola, comtanto que a differenciação se applique ao percurso total nas estradas de ferro Carangola, Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim e Sul do Espirito Santo,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			sem que sejam considerados zeros os pontos do entroncamento das referidas estradas. (*Diario Offici* de 10 de setembro de 1910.)
		1910 — 29 de setembro	Aviso n. — Concede prorogação de prazo por mais 12 mezes á Companhia para a conclusão da estação inicial da linha do Norte. (*Diario Official* de 30 de setembro de 1910.)
		1910 — 27 de outubro.	Decreto n. 8.325 — Autoriza a construcção da ligação da estação Manoel de Moraes, do prolongamento da linha Barão de Araruama, com a estação de Macuco, da linha de Cantagallo. (*Diario Official* de 4 de janeiro de 1911.
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.351 — Approva os estudos e orçamento, na importancia total de 633:634$100, de uma variante entre os kilometros 20,367 e 29,676, desta estrada. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1910.
		1910 — 17 de dezembro	Aviso n. 146 — Approva o horario apresentado pela Companhia para o ramal de Sumidouro.
		1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9102 — Declara caduca a concessão do prolongamento da Estrada de Ferro do Norte até o Porto das Caixas, feita pelo decreto n. 9.986, de 18 de julho de 1888. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1911.)
27	**Madeira — Mamoré**	1906 — 7 de agosto .	Decreto n. 6.103—Autoriza o contracto da construcção da estrada. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1906.)
		1907 — 8 » » .	Decreto n. 6.597 — Declara isentos de direitos de importação os materiaes necessarios á construcção da estrada. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1907.)
		1907 — 8 de outubro.	Aviso n. 46 — Approva o acto do engenheiro chefe da commissão fiscal, recusando estudos não autorizados, a partir de Porto Velho. (*Diario Official* de 9 de outubro de 1907.)
		1907 — 28 de dezembro —	Decreto n. 6.755 — Concede autorização para funccionar na Republica á « Madeira Mamoré Railway Company ».
		1908 — 14 de janeiro.	Aviso n. 1— Approva a resolução tomada pelo engenheiro-chefe da commissão fiscal de estabelecer em Humaytá o escriptorio da respectiva Commissão. (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1908.)
		1908 — 16 » » .	Aviso n. 2— Approva a preferencia dada a Porto Velho para inicio das obras da estrada. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1908.)
		1908 — 18 » » .	Aviso n. 3 — Recommenda ao chefe da commissão fiscal que providencie no sentido de ser reservada uma faixa de 200 metros de largura, nos dois primeiros kilometros da linha estudada, a partir de Porto Velho, destinada ás respectivas obras e seu futuro desenvolvimento. (*Diario Official* de 21 de janeiro de 1908.)
		1908 — 30 » » .	Decreto n. 6.838—Autoriza a transferencia do contracto celebrado em 14 de novembro de 1906, com o engenheiro Joaquim Catramby, para a construcção desta estrada, á « Madeira Mamoré Railway Company ».
		1908 — 9 de março .	Aviso n. 26 — Approva o typo de trilhos que terá de ser adoptado, pesando 25 kilogrammas por metro corrente. (*Diario Official* de 10 de março de 1908.)
		1909 — 4 de fevereiro	Decreto n. 7.314 — Autoriza o Ministerio da Fazenda a emittir apolices de 5 % de juros, até 20.000:000$, para pagamento das obras da Madeira a Mamoré, Sobral e outras linhas, que servem á ligação geral dos Estados. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 11 de »	Decreto n. 7.327 — Abre o credito de 1.000:000$ para pagamento da quantia correspondente á medição provisoria dos materiaes recebidos do estrangeiro até 31 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 14 de fevereiro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1909 — 25 de fevereiro	Decreto n. 7.344 — Autoriza a contractar com a Companhia Madeira-Mamoré Railway, cessionaria do contracto de construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o arrendamento da mesma estrada de ferro. (*Diario Official* de 25 de março de 1909.)
	1909 — 17 de abril. .	Despacho ao requerimento propondo-se a fazer a installação, por conta da União, do telegrapho sem fio entre Manáos e Porto Velho — Deferido, mediante as garantias quanto ao bom funccionamento da installação, cabendo, porém, á Repartição dos Telegraphos a manutenção do serviço e correndo por conta da companhia o *deficit* resultante do respectivo custeio A indemnização das despezas resultantes da installação e do custeio das estações será feita de accôrdo com o regimen estabelecido nos contractos de construcção e arrendamento da estrada. (*Diario Official* de 20 de abril de 1909.)
	1909 — 3 de junho. .	Decreto n. 7.433 — Concede autorização a «Madeira — Mamoré Railway Company» para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)
	1909 — 2 de setembro	Decreto n. 7.535 — Abre o credito de 1.000 000$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, neste anno, por esta estrada. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1909.)
	1910 — 15 de junho. .	Portaria — Approva, provisoriamente, para os transportes nesta estrada, as bases de tarifas constantes da tabella que a esta acompanha, ficando reservado ao Governo o direito de as modificar posteriormente, conforme convier.
	1910 — 4 de agosto .	Decreto n. 8.137 — Concede autorização a Companhia para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 13 de agosto de 1910.)
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.347 — Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, desta estrada. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
	1911 — 7 de junho. .	Decreto n. 8.776 — Declara de utilidade publica, para o fim da desapropriação, os terrenos necessarios á construcção da Estrada. (*Diario Official* de 9 de junho de 1911.)
	1911 — 26 de julho. .	Decreto n, 8.838 — Abre o credito de 1.000:000$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, no corrente anno, por esta estrada. (*Diario Official* de 29 de julho de 1911.)
	1911 — 24 ds agosto .	Portaria approvando as instrucções que baixam para a Commissão de fiscalização extraordinaria dos trabalhos de construcção desta estrada e apuração de contas de diversos serviços accessorios para a mesma construcção. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1911.)
	1910 — 7 de abril . .	Decreto n. 7.942 — Autoriza o contracto com a Companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo, concessionaria desta estrada, para prolongar sua linha ferrea até a margem da lagôa de Araruama, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
Maricá (Prolongamento). . . .	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.348 — Approva os estudos definitivos e os orçamentos, nas importancias de 993:537$762 e 1.465:835$626, respectivamente, das 1ª e 2ª secções do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha á Villa de Iguaba Grande, á margem da lagôa de Araruama, na extensão total de 64,186 kilometros. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
	1911 — 12 de abril . .	Decreto n. 8.673 — Autoriza a transferencia ao engenheiro José Mattoso Sampaio Correia ou á Companhia que organizar do contracto para a construc-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			ção e arrendamento do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha á Iguaba Grande. (*Diario Official* de 20 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.831 — Concede autorização á «Compagnie Générale des Chémins de Fer des E'tats Unis du Brésil» para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 12 de julho de 1911.)
29	**Minas de S. Jeronymo.** . . .	1890 — 24 » » . .	Decreto n. 600 — Concede privilegio para construcção, uso e goso do prolongamento da Estrada de Ferro e Minas de S. Jeronymo, com um ramal a entroncar-se com a Estrada de Ferro de Bagé a Cacequy, no Estado do Rio Grande do Sul.
		1890—18 de outubro .	Decreto n. 906 — Concedo garantia de juros de 6 % ao anno ao capital que fôr empregado na construcção do prolongamento da estrada
		1891—24 de julho . .	Decreto n. 454 — Eleva de seis mezes improrogaveis o prazo para apresentação dos estudos definitivos.
		1892—30 de maio. . .	Decreto n. 833 — Approva os estudos definitivos dos 4 primeiros kilometros do prolongamento da estrada.
		1893— 6 » » . . .	Decreto n. 1.389 — Approva com modificações os estudos definitivos do prolongamento da estrada comprehendidos entre os kilometros 40 e 180.
		1893 — 3 de agosto .	Decreto n. 1.497 — Proroga por dous annos o prazo fixado na clausula VI, do decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890, para conclusão das obras do prolongamento da estrada.
		1894 — 23 de fevereiro	Decreto n. 1.678—Altera a clausula IV, das que baixaram com o decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890.
		1895 — 4 » »	Decreto n. 1.895 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do ramal da Estrada de Ferro de S. Jeronymo.
30	**Mogyana.**	1895 — 6 de setembro.	Decreto n. 2.087 — Approva provisoriamente as *Instrucções Regulamentares* e tarifas para vigorarem nas linhas do Ribeirão Preto a Catalão e ramal de Poços de Caldas.
		1900 — 30 de julho . .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1900 — 17 de outubro.	Decreto n. 3.811 — Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula terceira do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para conclusão das obras do prolongamento a Santos.
		1904 — 4 de sotembro.	Aviso n. 630 — Autoriza a adoptar no art. 28 do regulamento para o serviço telegraphico das linhas de Ribeirão Preto á Jaguára e ramal de Caldas as disposições constantes do aviso n. 131, do 27 de novembro de 1895.
		1904— 23 de novembro	Aviso n. 731 — Faz cessar as tomadas de contas por ter terminado em 30 de junho de 1904 o prazo de 20 annos fixado pelo decreto n. 8.888, de 17 de fevereiro de 1883, para o goso da concessão de garantias de juros ás linhas do Rio Grande e Caldas.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy.
		1905 — 2 de maio . .	Aviso n. 110 — Approva o abatimento de 25 °/₀ nos fretes da tabella 14 das tarifas para o transporte de canna de assucar, despachada em qualquer das estações com destino a engenhos centraes.
		1906 — 18 do junho. .	Aviso n. 159 — Autoriza a fazer as seguintes alterações nas tarifas das linhas fiscalizadas pela União, a saber : O frete do «caroço de algodão» será cobrado pola tabella 14 com o abatimento de 25 °/₀. Na linha de Jaguára a Araguary ficam applicados os seguintes preços para a tabella 2 A : De 0 a 200 kilometros . . 200 réis » 200 » 300 » . . 180 » » 301 em diante. . . . . 140 »

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETO, AVISO, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		O melaço de assucar, quando em sua primeira sahida das fabricas, deverá ser classificado na tabella 5 das tarifas em vigor. (*Diario Official* de 19 de junho de 1906.)
	1907 — 30 de abril. .	Portaria — Approva as alterações das tarifas nas linhas do Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguary. (*Diario Official* de 7 de maio de 1907.)
	1907 — 23 de maio. .	Portaria — Modifica as tarifas em vigor nas linhas de Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguary. (*Diario Official* de 29 de maio de 1907.)
	1907 — 1 de junho. .	Aviso n. 189 — Approva, provisoriamente, o quadro das distancias das estações. (*Diario Official* de 2 de junho de 1907.)
	1907 — 10 » » . .	Portaria considerando sem effeito a 3ª das bases das alterações das tarifas approvadas pela portaria de 30 de abril do mesmo anno. (*Diario Official* de 12 de julho de 1907.)
	1907 — 12 de setembro.	Decreto n. 6.641 — Proroga por mais quatro annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892. (*Diario Official* de 28 de abril de 1908.)
	1908 — 27 de julho . .	Aviso n. 272 — Approva a multa imposta á companhia concessionaria por infracção da clausula XV do decreto n. 8.888, de 17 de fevereiro de 1883, arbitrada, porém, em 2:000$ a importancia a ser paga. (*Diario Official* de 29 de julho de 1908.)
	1908 — 3 de agosto . .	Aviso n. 280 — Autoriza o assentamento de uma linha telegraphica para uso exclusivo da estrada, assignado pela respectiva companhia um termo additivo ao convenio de trafego mutuo que firmou com a Repartição dos Telegraphos em 23 de novembro de 1907, reservando-se esta repartição o direito de collocar, para uso exclusivo, um ou dous conductores nos postes da nova linha. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1908.)
	1908 — 8 de outubro .	Decreto n. 7.148 — Proroga por mais cinco annos, a terminar em 1912, o prazo para conclusão das obras de prolongamento de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1908.)
	1908 — 7 de novembro	Termo de accôrdo — Prorogando por mais 5 annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para a conclusão das obras do prolongamento de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 20 de julho de 1900.)
	1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 363 — Autoriza o pagamento de 252:900$, de juros do 2º semestre. (*Diario Official* de 26 de fevereiro de 1909.)
	1909 — 2 de setembro.	Decreto n. 7.533 — Rectifica a clausula 16ª do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á autorização concedida á Companhia para o prolongamento de sua estrada ao Porto de Santos. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
	1909 — » » » .	Decreto n. 7.534 — Substitue a clausula VI do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á linha ferrea de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
	1909 — 9 » » .	Decreto n. 2.100 — Autorizando a abrir o credito extraordinario de 17:946$016 para pagamento á estrada, em virtude de sentença judiciaria. (*Diario Official* de 11 de setembro de 1909.)
	1909 — 31 de dezembro	Aviso n. 395 — Fica approvada a mudança do ponto de partida da linha de Santos para Mogy-Mirim, e aceita a orientação geral proposta para o traçado, devendo, nos estudos definitivos, ser attendidas as observações feitas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 24 de maio. .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accordo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira, e a Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.
		1910 — 26 » » . .	Decreto n. 8.033 — Abre o credito de 7:000$ para occorrer ao pagamento do premio devido á Companhia pela construcção em suas officinas de uma locomotiva. (*Diario Official* de 2 de junho de 1910.)
		1910 — 27 » » . .	Aviso n. 235 — Approva o accordo celebrado pela Companhia com a Estrada de Ferro de Goyaz para o fim de ceder á ultima, gratuitamente, os estudos do trecho de Araguary e Catalão e conceder-lhe abatimento para operario e materiaes.
		1910 — 23 de julho. .	Aviso n. 345 — Approvando a nova tabella de fretes proposta para transporte de gado a Campinas, quando em numero superior a 120 cabeças, conforme as seguintes bases: Até 100 kilometros — 30 réis por cabeça e por kilometro. De 101 a 200 kilometros — 15 réis por cabeça e por kilometro. De 201 a 400 kilometros — 10 réis por cabeça e por kilometro. De 401 em diante — 8 réis por cabeça e por kilometro. (*Diario Official* de 26 de julho de 1910.)
		1910 — 30 » » . .	Aviso n. 363 — Approva os projectos de horarios propostos pela Companhia para trens de passageiros, entre Ribeirão Preto e Uberaba e esta e Araguary.
		1910 — 29 de setembro	Aviso n. 476 — Approva o horario para os trens do ramal de Caldas.
		1910 — 5 de novembro	Aviso n. 26 — Remette á Fiscalização o requerimento em que a Companhia pede nova redacção para a clausula XV das instrucções que regulam a emissão de suas cadernetas kilometricas, e declara que autoriza a modificação pedida.
		1910 — 14 » »	Decreto n. 8.385 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da linha de Mogy-Mirim a Santos. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1910 — 21 » »	Aviso n. 137 — Declara a esta Repartição que autoriza a emissão de bilhetes de excursão de 1ª e 2ª classes, com o abatimento de 30 °/₀ sobre o preço das passagens ordinarias, de ida e volta, entre as estações constantes da relação junta á petição da Companhia e a estação de Poços de Caldas, nos mezes de março e abril até 31 de maio para a volta e em agosto e setembro até 31 de outubro, tambem para a volta.
		1910 — 7 de dezembro	Decreto n. 8.415 — Concede autorização para construcção, uso e goso da linha ferrea de Igarapava a Uberaba. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)
		1911 — 8 de março .	Decreto n. 8.588 — Autoriza a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (*Diario Official* de 11 de março de 1911.)
		. . . . .	Certificado do termo de revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910, em 18 de março de 1911. (*Diario Official* de 22 de março de 1911.)
		1911 — 29 de maio .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das Estradas de Ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1911 — 4 de outubro .	Decreto n. 9.006 — Approva os estudo definitivos e o respectivo orçamento, na importancia maxima de 4.165:935$213, da linha de Igarapava á Uberaba, na extensão de 48.730,92 metros. (*Diario Official* de 7 de outubro de 1911.)
Noroeste.	1905 — 10 » » .	Decreto n. 5.719 — Approva, com alterações, os estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros da estrada. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1905.)
	1905 — 12 de dezembro	Aviso n. 346 — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil a submetter á approvação do Governo os estudos de sua linha, por trechos de 30 a 50 kilometros, sem prejuizo da obrigação de apresental-os por trechos de 100 kilometros, nos termos do respectivo contracto.
	1906—17 de janeiro. .	Aviso n. 13 — Approva a modificação entre os kilometros 18 e 25, com um encurtamento de 1.020 metros.
	1906—12 de fevereiro.	Aviso n. 37 — Aceita os estudos preliminares até o rio Paraná, como estudos de reconhecimento, na fórma e para os fins da clausula III do contracto, ficando, entretanto, autorizados os definitivos sómente até o kilometro 240, a partir de Baurú.
	1906—28 de março . .	Decreto n. 5.950 — Abre o credito de 38:607$629 (ouro), supplementar á verba 8ª do art. 13 da lei n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904. (*Diario Official* de 30 de março de 1906.)
	1906— 2 de maio . .	Decreto n. 6.006 — Approva, mediante condições, os estudos definitivos e orçamentos da 2ª secção da estrada. (*Diario Official* de 9 de maio de 1906.)
	1906—19 de junho . .	Aviso n. 162 — Approva a tomada de contas provisorias da linha, no periodo de outubro de 1904 a 31 de dezembro de 1905, com as glosas de 12:679$, 18:205$600, 133$328 e 60:000$000.
	1906—11 de setembro.	Decreto n. 6.137 — Approva, mediante condições, os estudos definitivos e orçamentos da 3ª secção, de 73 kilometros. (*Diario Official* de 16 de setembro de 1906.)
	1906—25 » » .	Portaria approvando, provisoriamente, o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os serviços do trafego, até a extensão de 200 kilometros. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1906.)
	1906— 8 de outubro .	Aviso n. 283 — Approva o horario dos trens a vigorar na estrada.
	1906—13 de novembro	Decreto n. 6.230 A — Approva, provisoriamente, o regulamento, tarifas de transporte e serviço telegraphico, para o trafego, até a extensão de 200 kilometros. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1907.)
	1907—21 de março. .	Decreto n. 6.427 — Approva os typos de boeiros, drenos e de estações, exceptuado o de boeiros de 0m,40. (*Diario Official* de 24 de março de 1907.)
	1907 — 25 de abril. .	Decreto n. 6.463 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação do traçado de Baurú a Cuyabá. (*Diario Official* de 19 de junho de 1907.)
	1907—15 de junho. .	Aviso n. 203 — Approva as plantas das modificações feitas nas variantes da 2ª secção. (*Diario Official* de 16 de junho de 1907.)
	1907—27 » » . .	Portaria — Resolve desligar da fiscalização da rêde de S Paulo e Matto-Grosso a da secção Corumbá-Itapúra. (*Diario Official* de 29 de junho de 1907.)
	1907— 5 de novembro	Aviso n. 359 — Declara que a Companhia deve justificar, por meio de reconhecimentos a que se obrigou, a approvação que solicita dos estudos definitivos de 38.700m, além dos 300 kilometros já approvados. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1907.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907— 5 de dezembro.	Decreto n. 6.766 — Revoga a clausula XLVII das que baixaram approvadas pelo decreto n. 6.463, de 25 abril do mesmo anno, para revisão do contracto e modificação do traçado. (*Diario Official* do 7 de dezembro de 1907.)
		1907— » » » .	Aviso n. 392 — Approva os estudos apresentados para a variante entre o kilometro 196+400m e o kilometro 210 do traçado approvado pelo decreto n. 6.006, de 2 de maio de 1906.
		1908 — 24 de março .	Decreto n. 6.899— Approva a modificação do contracto da companhia concessionaria, e autoriza a contractar com a mesma companhia a construcção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira com a Bolivia. (*Diario Official* de 15 do abril de 1908.)
		1908 — 23 de abril . .	Decreto n. 6.930 — Approva, com modificações, os estudos do trecho de 62 kilometros, a partir de Porto Esperança em direcção a Miranda, da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 30 de abril de 1908.)
		1908 — 30 » » . .	Decreto n. 6.935 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do prolongamento da 3ª secção até o rio Tieté e da 4ª secção, entre o mesmo rio e Itapura. (*Diario Official* de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 7 de maio . .	Decreto n. 6.944— Autoriza a emissão de titulos necessarios ao pagamento dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi até a fronteira com a Bolivia. (*Diario Official* de 10 do maio de 1908.)
		1908 — 19 » » . .	Aviso n. 169 — Attendendo ao requerimento em que a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, acceitando o decreto n. 6.899, de 24 de maio do anno corrente, pede que os 10 °/o autorizados por despacho de 3 de agosto de 1907, para as despezas preliminares do trecho de Itapura a Corumbá, sejam levados á conta do trecho de Baurú a Itapura, que gosa da garantia de juros, declara que foi deferido no sentido de ser deduzido do capital cujo deposito houver de ser autorizado para a parte em construcção de Baurú a Itapura, a importancia de 10 °/o relativos ao capital maximo de 700 kilometros, depositado em virtude do citado despacho.
		1908 — 6 de julho . .	Aviso n. 235— Autoriza o deposito de 4.014:000$ (ouro) correspondentes aos 133.800 metros de estudos approvados pelo decreto n. 6.935, de 30 de abril do corrente anno, e relativo ao trecho de Baurú a Itapura, cessando, porém, o pagamento dos juros garantidos sobre a somma de 2.100:000$ (ouro), de que trata o aviso n. 169, de 19 de maio ultimo, logo que a importancia dos pagamentos feitos á companhia, de accôrdo com o contracto celebrado nos termos do decreto n. 6.898, de 24 de março deste anno, attinja essa quantia. (*Diario Officiol* de 8 de julho de 1908.)
		1908 — 9 » » . .	Decreto n. 7.020 — Approva, com modificações, os estudos definitivos de 58 kilometros, a partir de Aquidauana, em direcção a Campo Grando, da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 16 de julho de 1908.)
		1908 — 12 de setembro	Aviso n. 310 — Confirma o telegramma passado pelo delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de 337:452$451 ao representante da companhia, referentes ao 1° semestre do anno de 1908, da Estrada do Ferro de Baurú a Cuyabá.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1909 — 22 de julho. .	Decreto n. 7.467—Approva as plantas e os orçamentos para a construcção de pontes de madeira e postes telegraphicos na linha de Baurú a Itapura. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1909.)
	1909 — 7 de outubro.	Decreto n. 7.585 — Approva o projecto e orçamento da ponte sobre o rio Paraná, no Jupiá, secção de Matto Grosso, de Corumbá ao rio Paraná. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
	1909 — 9 de dezembro	Decreto n. 7.729 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 335 e 435, 666, da linha do Baurú a Itapura. (*Diario Official* 8 de dezembro de 1909.)
	1910 — 28 de março .	Decreto n. 7.919 — Abre o credito de 96:172$483, ouro, supplementar á consignação «Estrada de Ferro Baurú a Itapura» da verba 8ª do exercicio de 1909. (*Diario Official* de 30 de março de 1910.)
	1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.071 — Approva os estudos definitivos da linha de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brasil com a Bolivia, na extensão de 845,^{k}385,^{m}70.
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.355 — Proroga o prazo fixado pela clausula XIX do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
	1911 — 22 de março .	Decreto n. 8.623 — Abre o credito de 93:840$, ouro, supplementar á consignação «Estrada de Ferro Baurú a Itapura» da verba 5ª do orçamento do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 25 de março de 1911.)
	1911 — 29 de maio . .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiro por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
	1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.840 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1909, com os estudos e construcção do ramal de Baurú. (*Diario Official* de 9 de setembro de 1911.)
Oeste de Minas	1904 — 4 de outubro .	Aviso n. 18 — Approva provisoriamente as modificações relativamente á navegação do Rio Grande, na secção comprehendida entre Ribeirão Vermelho e Capetinga, a saber : 1.º Que sejam mantidas as actuaes tarifas para os transportes de passageiros ; 2.º Que as actuaes tarifas da navegação sejam substituidas pelas tarifas geraes da estrada, ora em vigor.
	1904 — 7 de novembro	Aviso n. 19 — Resolve o abatimento provisorio de 50 °/₀ na classe 7ª das tarifas, relativamente ao transporte de materia prima destinada ás fabricas de papel e constante de trapos, aparas de papel e papel velho ; classificando-se, outrosim, os productos das mesmas fabricas, a saber : papel de embrulho, papelão e papel de impressão na tarifa n. 3.
	1904 — 13 de junho. .	Portaria—Approvando o quadro provisorio do pessoal e respectivos vencimentos.
	1905 — 6 de abril . .	Aviso n. 99 — Autoriza provisoriamente a seguinte alteração nas tarifas em vigor na estrada: O arroz produzido na zona da estrada pagará pela taxa da 7ª classe da tarifa n. 3, qualquer que seja o sentido em que for transportado. (*Diario Official* de 7 de abril de 1905.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1906 — 2 de maio. .	Aviso circular n. 10 — Adopta tarifa especial para o transporte de cal, quando expedida em trafego mutuo com a Central do Brazil e despachada por wagons completos de nove toneladas. (*Diario Official* de 3 de maio de 1906.)
		1906 — 5 » » . .	Aviso n. 11 — Resolve : 1°, manter para qualquer carregamento e correspondente cobrança a lotação dos carros das series T e L, que foi fixada em 10.000 kilogrammas ; 2°, manter igualmente a taxa fixa de 500 réis para a entrega dos telegrammas transmittidos pelas estações da estrada. (*Diario Official* de 6 de maio de 1906.)
		1906 — 13 de outubro.	Aviso n. 33 — Approva o horario dos trens a vigorar do dia 15 deste mez.
		1906 — 26 » » .	Aviso n. 34 — Autoriza a reducção de 30 °/₀ na tarifa de arame farpado. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)
		1906 — 27 » » .	Aviso n. 35 — Approva o horario dos trens diarios de Ribeirão Vermelho a Lavras.
		1906 — 30 » » .	Decreto n. 6.201 — Approva as bases para constituição e arrendamento da rêde de viação ferrea Sul-Oeste de Minas. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1906.)
		1907 — 27 de fevereiro.	Aviso n. 3 — Torna extensiva a esta estrada a tarifa de 400 réis por sacca de 62 1/2 kilogrammas de milho e todos os outros cereaes. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 21 de junho. .	Portaria — Resolve modificar algumas das tarifas em vigor. (*Diario Official* de 22 de junho de 1907.) (1)
		1907 — 11 de julho. .	Decreto n. 6.557 — Abre o credito especial de 1.000:000$ para acquisição de material fixo e rodante e execução de melhoramentos necessarios.
		1907 — 13 de agosto.	Portaria — Resolve modificar as tarifas de diversas mercadorias e revoga a portaria de 21 de junho de 1906. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 15 » » .	Aviso n. 17 — Autoriza o alargamento da bitola do ramal de Aureliano Mourão a Ribeirão Vermelho, podendo despender-se a quantia orçada de 140:000$ por conta do credito especial aberto de 1.000:000$. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1907.)
		1907 — 19 » » .	Portaria — Altera, provisoriamente, o quadro do pessoal da estrada. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1907.)
		1907 — 22 » » .	Aviso n. 19 — Autoriza a reducção de 30 °/₀, na respectiva tarifa, para o transporte do material fixo, destinado á Estrada de Ferro de Goyaz.
		1907 — 26 » » .	Decreto n. 6.661 — Abre o credito de 50:000$ para occorrer ás despezas com o reconhecimento e estudos da ligação dos Estados do Rio de Janeiro e Minas, pelo prolongamento da linha ferrea de Ribeirão Vermelho a Carrancas.
		1907 — 14 de novembro	Aviso n. 24 — Resolve autorizar que seja concedido o abatimento de 30 °/₀ no transporte do material rodante destinado á installação e primeiro estabelecimento da Estrada de Ferro de Goyaz.
		1907 — 28 » » .	Aviso n. 26 — Autoriza a prolongar de Ribeirão Vermelho a Lavras a bitola de 0^{m},76, do ramal ferreo que alli termina, fazendo collocar um terceiro trilho no trecho da estrada comprehendido entre aquelles pontos. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1907.)
		1907 — 17 de dezembro	Aviso n. 30 — Autoriza a modificar a tarifa especial n. 2 para gado em trem completo. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1907.)

(1) Na applicação das tarifas deve ser tomado Sitio como ponto inicial para qualquer trecho, sem distincção de bitola.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1907 — 20 de dezembro	Aviso n. 31 — Autoriza adoptar-se assignatura para transporte de leite e gelo, nas condições da Central do Brazil, pelo preço da classe 7ª da tarifa n. 3, com o abatimento de 10 °/₀, bem como acceitar a doação feita por D. Fausta Augusta de Castro e Silva de terrenos e casa de sua propriedade, para construcção, em Mattosinhos, do ramal ferreo projectado, partindo da ponte sobre o rio Agua Limpa. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
	1907 — 20 » »	Aviso n. 32 — Autoriza adoptar-se os bilhetes de excursão, de que trata o art. 36 das *Condições Regulamentares* da Central do Brazil, e tambem caderneta de excursão, individuaes e intransferiveis, tendo o abatimento de 20 °/₀ no frete das bagagens que conduzirem e despacharem seus possuidores. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
	1908 — 29 de fevereiro	Aviso n. 4 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da respectiva tarifa n. 3 da manteiga salgada, nacional, quando despachada como mercadoria, ficando sujeita ao dobro da taxa, quando expedida como encommenda.
	1908 — 15 de abril . .	Aviso n. 8 — Autoriza a fazer-se a contagem zero para todas as tarifas seguidamente, a partir da estação inicial até á do destino, sem consideração de bitola. (*Diario Official* de 21 de abril de 1908.)
	1908 — 25 de maio . .	Aviso n. 10 — Approva a tarifa para o transporte de passageiros e bagagens entre Mattosinhos e S. João d'El-Rey. (*Diario Official* de 26 de maio de 1908.)
	1908 — 8 de junho . .	Aviso n. 12 — Approva o accôrdo de trafego mutuo, com o percurso reciproco, entre esta estrada e a Estrada de Ferro de Goyaz, celebrado em 19 de abril do corrente anno. (*Diario Official* de 9 de junho de 1908.)
	1908 — 16 de julho. .	Decreto n. 7.033 — Autoriza os estudos definitivos e construcção de uma linha ferrea entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, e de outra ligando, pela Oeste de Minas, os Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro. (*Diario Official* de 19 de julho de 1908.)
	1908 — 20 » » . .	Aviso n. 18 — Resolve nomear uma commissão para proceder a exame das contas desta estrada relativas ao periodo de 1903 a 1906.
	1908 — 8 de agosto. .	Portaria—Approvando o quadro do pessoal e respectivos vencimentos para os estudos e construcção das ligações e prolongamento desta estrada.
	1908 — 24 » » . .	Aviso n. 21 — Autoriza o prolongamento do ramal de Mattosinhos até á localidade denominada Aguas Santas, no municipio de Tiradentes. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1908.)
	1908 — 6 de outubro .	Aviso n. 26 — Concede o abatimento de 50 %, na tarifa respectiva, para o transporte de silica ou areia, desde que a quantidade corresponda a wagon completo e que o referido material seja acondicionado em saccos consistentes. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1908.)
	1908 — 27 » » .	Aviso n. 29 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e as de Minas e Rio, Muzambinho e Central do Brazil para o transporte de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores.
	1909 — 6 de fevereiro	Aviso — Autorizando a classificação por ella proposta, do leite fresco, gelo e retornos de qualquer natureza na 6ª classe da tarifa 3, em vigor na referida estrada, com 50 °/₀ de abatimento, quando despachados como mercadoria e com 30 °/₀, quando como encommenda. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 6 de fevereiro	Aviso — Declarando que fica autorizado, de accôrdo com o que propoz o director desta estrada, em 27 de janeiro, a seguinte reducção, para kilos de peso, transportados pela referida estrada, no ramal de Mattosinhos : volume de 61 a 150 kilos — 500 réis. Os volumes contendo a mesma especie de material, pertencentes ao mesmo destinatario e despachados de uma só vez, pagarão, pelo peso total, á razão de 500 réis para cada 150 kilos. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 13 de abril. .	Aviso n. 10—Approva a reducção na tarifa do papel de impressão e de embrulho e na dos vidros ordinarios, sendo os mencionados artigos desclassificados da 1ª e 2ª classes, passando para a 3ª da tarifa n. 3.
		1909 — 18 de março .	Decreto n. 7.362—Autoriza a construcção da secção de Alberto Isaacson a Bello Horizonte. (*Diario Official* de 25 de abril de 1909.)
		1909 — 24 » » .	Decreto n. 7.371 — Autoriza o contracto para a construcção da secção entre S. Vicente e Bom Jardim. (*Diario Official* de 7 de maio de 1909.)
		1909 — 13 de abril. .	Portaria — Approvando as instrucções e tabella de preços para as cadernetas kilometricas adoptadas na Oeste de Minas.
		1909 — 10 de maio .	Aviso n. 12—Transfere a farinha de trigo e o ferro em barra da 6ª para a 5ª classe da tarifa n. 3, discriminando as distancias.
		1909 — 27 » » .	Aviso n. 15—Approva a proposta de ser o polvilho, em saccos, classificado na tarifa especial n. 5, sem os descontos de que gozam os artigos nellas classificados, ficando este artigo sujeito ao pagamento da taxa que enumera.
		1909 — 27 » » .	Decreto n. 7.423—Modifica a directriz da estrada de ferro projectada entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte a que se refere o decreto. 7.033, de 16 de julho de 1908. (*Diario Official* de 30 de maio de 1909.)
		1909 — 9 de junho .	Aviso n. 17—Autorizando a tornar extensiva ás principaes estações desta estrada a providencia dos fretes a pagar para despachos em trafego, limitada até essa data ás mercadorias procedentes ou destinadas á Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)
		1909 — 9 » » .	Aviso n. 18 — Autoriza o abatimento de 40 °/₀ na respectiva tarifa para o farello, tanto de trigo como de arroz, estabelecendo a taxa de 200 réis por sacca de 30 kilos para o farello de arroz, quando despachado para distancias superiores a 50 kilometros, mantida para distancia inferior a esta a 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor.
		1909 — 14 » » .	Aviso n. 21—Autoriza a construir, na conformidade do decreto n. 7.362, de 18 de março de 1909, relativo á linha ferrea de Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz, o ramal da mesma linha ferrea, com destino á cidade do Pará. (*Diario Official* de 19 de junho de 1909.)
		1909 — 17 de julho .	Aviso — Autorizando a reducção da tarifa de gado suino, lanigero e caprino. (*Diario Official* de 18 de julho de 1909.)
		1909 — 25 de agosto.	Aviso n. 25 — Autoriza a inauguração do primeiro trecho da linha entre Bello Horizonte e o Prado, emquanto durar a Exposição Pecuaria, a realizar-se no dia 7 de setembro deste anno. Para a tarifa de passageiros naquelle percurso e durante o indicado periodo será adoptado o preço de 400 réis, ida e volta, sem designação de classe. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.563— Approvando os estudos definitivos do prolongamento entre Bom Jardim e Falcão, autoriza a conclusão do prolongamento entre Rio Claro e Angra dos Reis e dá outras providencias. (*Diario Official* de 26 de setembro de 1909.)
	1909 — 4 de outubro.	Aviso n. 122 — Devolve á estrada os trechos de Barra Mansa á Angra dos Reis e de Barra Mansa a Cedro, incorporados á Central do Brazil. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1909.)
	1909 — 19 » » .	Portaria—Recommendando á direcção que providencie para que com urgencia sejam remettidos ao ministerio, afim de serem definitivamente approvados, os estudos definitivos, comprehendendo os orçamentos das tres secções da estrada de ferro, que foram objecto da concurrencia publica, aberta pelo edital de 8 de agosto de 1908, devendo-se ter em vista, na organização dos trabalhos, as disposições do regulamento estabelecido para a Central do Brazil pelo decreto n. 4.871, de 23 de junho de 1903, e bem assim os preços fixados nos contractos celebrados, em virtude da concurrencia alludida, para a construcção de duas das referidas secções e fornecimento de materiaes. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1909.)
	1909 — » » » .	Aviso n. 33—Pede a remessa, para approvação, dos estudos e orçamentos das tres secções de estradas de ferro, objecto da concurrencia aberta pelo edital de 8 de agosto de 1908.
	1909 — 26 » » .	Portaria—Fazendo extensivas aos complementos de trabalhos da linha de Barra Mansa a Angra dos Reis as condições geraes e especificações do prolongamento da Central do Brazil, approvadas por portaria de 25 de julho de 1905, sendo, porém, substituida a respectiva tabella de preços pela que baixa com esta nesta data.
	1909 — 30 e 31 de out.	Publicação, no *Diario Official*, da tabella de preços para a linha de Barra Mansa a Angra dos Reis.
	1909 — 20 de dezembro	Aviso—Reduzindo a tarifa de 60 % para o caroço de algodão, folha de Flandres em cunhete, banhas nacionaes e carne em conserva. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1909.)
	1910 — 24 de janeiro .	Avisos ns. 1 e 2 — Autoriza a reducção da tarifa de transporte de encommendas do ramal de Mattosinhos e dos generos de primeira necessidade.
	1910 — 25 » » .	Aviso n. 3—Autoriza as reducções de tarifas propostas pela directoria, passando os transportes de carnes seccas ou salgadas a ser feitos pelos preços da 5ª classe da tarifa nº 3; pelos da 3ª classe os do calçado despachado por fabricas situadas na zona da estrada e respectivamente pelos das classes 6ª e 7ª, todas da mesma tarifa, os do sabão nacional commum e sebo.
	1910 — 17 de fevereiro	Decreto n. 7.867 — Approva os estudos definitivos das secções da Estrada de Ferro entre Bello Horizonte e o kilometro 48 da Goyaz, passando por Henrique Galvão e entre S. Vicente Ferrer e Bom Jardim, de que trata o decreto n. 7.033, de 16 de julho de 1908. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1910.)
	1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.069 — Approva a planta dos primeiros trechos da linha de Bello Horizonte a Henrique Galvão e declara de utilidade publica a desapropriação dos terrenos e bemfeitorias nella comprehendidos.
	1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.256 — Abre o credito de 1.000:000$ para as despezas com os prolongamentos e obras novas desta estrada.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.271 — Autoriza o contracto de construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz. (*Diario Official* de 9 de outubro e de 18 de novembro de 1910.)
		1910— 9 de novembro	Aviso n. 30 — Approva o reconhecimento da linha que liga esta estrada a Barbacena, pelo valle do corrego Ponte Nova e autoriza os estudos definitivos e a construcção da ligação, devendo esses trabalhos ser executados immediatamente.
		1910—10 » »	Aviso n. 34 — Concede ao estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Central do Brazil, para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias destinados aos manicomios do Estado ou da União ou por estes subvencionados; para objectos, productos, animaes e machinas destinadas ás fazendas modelo e campos praticos, custeados pelo Governo do Estado. Reduz de 70 °/₀ o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á brigada policial desse Estado, bem como de presos escoltados.
		1910— » » »	Aviso n. 36 — Declara que expediu aviso aos directores desta estrada e da Central do Brazil, consolidando as concessões feitas, menos quanto á reducção de 15 °/₀ para todas as outras requisições feitas pelo Governo e outras autoridades mineiras.
		1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.726 — Approva os estudos de um ramal que, partindo da linha do Sitio a S. João d'El-Rei na Estrada de Ferro Oeste de Minas, entre as estações de Ilhéos e Sitio, vae ter á cidade de Barbacena. (*Diario Official* de 20 de maio de 1911.)
		1911 — 14 de junho. .	Aviso n. — Recommenda ao director desta Estrada a fiel observancia do art. 36 da lei da receita n. 428, de 10 do dezembro de 1896, relativamente ao recolhimento da renda dessa repartição. (*Diario Official* de 15 de junho de 1911.)
		1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.837 — Abre o credito de 1.000:000$ para as despezas com os prolongamentos e obras novas desta estrada. (*Diario Official* de 28 de julho de 1911.)
		1911 — 30 de agosto .	Approvação e publicação da tabella de preços para o serviço de tarefas. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911.)
33	**Pan-Americana**	1910 — 31 de dezembro	Lei n. 2.394 — Approva a resolução concernente á Estrada de Ferro Pan-Americana, firmada no Rio de Janeiro pela Terceira Conferencia Internacional Americana em 23 de agosto de 1906. (*Diario Official* de 24 e 26 de janeiro de 1911.)
34	**Paulista**	1909 — 30 » »	Decreto n. 7.774 — Approva os estudos definitivos e o orçamento da linha de rectificação no trecho de Rio Claro á estação do Morro Pelado, a que se referem as clausulas VI e VII do decreto n. 7.170, de 12 de novembro de 1908. (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1910.)
		1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo, os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão das fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
35	**Pelotas a S. Lourenço**	1889 — 5 de janeiro.	Decreto n. 10.151 — Concede privilegio e garantia de juros para a construcção de uma estrada de ferro que una a cidade de Pelotas ás colonias de São Lourenço e limitrophes a ella, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1889 — 30 de dezembro	Decreto n. 101 — Proroga por 30 dias o prazo concedido á Companhia «Pelotas and Colonies Railway, limited» para apresentação dos respectivos estudos.
	1890 — 11 de abril . .	Decreto n. 315 — Approva os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Pelotas ás colonias de São Lourenço.
	1890 — 31 de maio . .	Decreto n. 448 — Proroga o prazo concedido á Companhia «Pelotas and Colonies Railway, limited» para o começo das obras da respectiva estrada.
	1890 — 16 de outubro	Decreto n. 863 — Proroga o prazo para a inauguração das obras da estrada.
	1891 — 17 de janeiro.	Decreto n. 1.312 — Proroga novamente o prazo concedido para inauguração das obras da estrada.
	1891 — 8 de agosto. .	Decreto n. 485 — Transfere a concessão á Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul.
	1892 — 15 de julho.	Decreto n. 941—Approva a variante proposta pela Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul, entre os kilometros 3 e 66; e 25 e 54 da estrada.
	1892 — 23 de agosto.	Decreto n. 1.021 — Approva a variante do traçado da estrada de ferro na parte relativa ao ramal da Tablada.
	1892 — 9 de novembro	Aviso n. 7 — Remette a cópia da informação do engenheiro Ayrosa Galvão sobre o traçado da estrada, ao governador do Rio Grande do Sul, e pede seu parecer, visando os interesses do Estado.
	1893 — 16 de março.	Aviso n. 3 — Pede ao governador do Estado do Rio Grande do Sul a devolução dos papeis a que se refere o aviso n. 7, de 9 de novembro de 1892, com o respectivo parecer.
	1893 — » » » .	Aviso n. 44 — Resolve declarar interrompido o prazo fixado na clausula 8ª do contracto assignado pelo decreto n. 10.151, de 5 de janeiro de 1889, a contar desta data, até que tenha solução a questão pendente.
	1894—29 de setembro	Aviso 156 — Tendo ficado interrompido o prazo para a conclusão das obras da estrada, em virtude do aviso n. 44, de 16 de março de 1893, resolve não approvar a multa proposta pelo inspector geral de estradas de ferro.
	1901 — 17 de julho . .	Aviso n. 156 — Declara ao engenheiro fiscal ter cessado a fiscalização a seu cargo, visto não ter a empreza cessionaria da estrada dado execução aos trabalhos de construcção.
Petrolina ao Piauhy.	1910 — 30 de novembro	Decreto n. 8.408 — Declara caduca a concessão feita pelo decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1890, para a construcção da Estrada de Ferro de Petrolina ao littoral do Estado do Piauhy. (*Diario Official* de 2 de dezembro do 1910.)
Porto de Souza a Manhuassú	1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.170 — Autoriza a electrificação das linhas ferreas de que trata o decreto n. 7.960, de 14 de abril de 1910. (*Diario Official* de 15 e 16 de dezembro de 1911.)
Rêde Ceará-Piauhy — («The South American Railway Constructions Company, limited») (Baturité).	1898 — 17 de março .	Decreto n. 2.836 — Contracta com o engenheiro Alfredo Novis o arrendamento da estrada.
	1898 — 12 de abril . .	Contracto de arrendamento da estrada.
	1898 — 14 » » . .	Portaria approvando as tarifas.
	1901 — 12 de agosto. .	Aviso n. 8 — Approva o horario dos trens.
	1903 — 5 » » . .	Portaria dando instrucções para a construcção do prolongamento da estrada.
	1903 — 17 » » . .	Aviso n. 2 — Autoriza a reducção de 25 % na tarifa de farinha de mandioca e 10 % na de arroz, feijão, assucar, milho, farinha de trigo, xarque, carne de sol, peixe secco e sal.
	1906 — 6 de março.	Decreto n. 5.913 — Transfere o contracto de arrendamento da estrada para a razão social Novis & Porto. (*Diario Official* de 14 de março de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1906 — 14 de novembro	Aviso n. 7 — Approva reducções nas tarifas em vigor na estrada.
		1907 — 3 de julho . .	Aviso n. 5 — Autoriza o reconhecimonto do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Central de Pernambuco, de accôrdo com o que foi estudado e proposto em 1892. (*Diario Official* de 4 de julho de 1907.)
		1907 — 15 » » . .	Aviso n. 7 — Approva o novo horario para os trens de passageiros e mixtos. (*Diario Official* de 16 de julho do 1907.)
		1907 — 11 de novembro	Aviso n. 17 — Autoriza os arrendatarios a inaugurar o trafego regular entre as estações de Senador Pompeu e S. Bento. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1907.)
		1908 — 18 de janeiro .	Portaria revogando a de 6 de junho de 1904, na parte que altera o art. 6° das *Condições Regulamentares*, que regem a commissão do prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 22 de janeiro de 1908.)
		1908 — 5 de fevereiro	Aviso n. 8 — Declara que as despezas a fazer com o reconhecimento e estudos definitivos da linha ferrea de Quixeramobim a Cratheús, que irá ligar a Estrada de Ferro de Baturité á de Sobral, deve correr por conta da verba « Obras contra os effeitos da secca ».
		1908 — 26 de março .	Aviso n. 35 — Autoriza a firma arrendataria da Estrada de Ferro de Baturité a adquirir, por conta do respectivo capital, o material rodante de que necessita e pelos preços do orçamento quo apresenta, feitas algumas modificações. (*Diario Official* de 27 de março de 1908.)
		1908 — 27 » » .	Aviso n. 3 — Approva o orçamento, na importancia de 134:162$500, a ser despendido com a compra do material rodante a que allude a clausula 11 do accôrdo de novembro de 1907 e aviso n. 17, da mesma data, para o prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 28 de março de 1908.)
		1909—30 de julho . .	Aviso n. 4 — Autoriza o engenheiro-chefe do prolongamento a mandar proceder aos estudos dofinitivos do prolongamento dessa estrada, de accôrdo com o traçado que propoz no relatorio apresentado em 10 de fevereiro do corrente anno e bem assim de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente, se dirija á cidade de Icó.
		1909—26 de agosto. .	Decreto n. 7.521 — Abre o credito de 250 contos de réis para occorrer ás despezas do prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1909.)
		1909 — 18 de novembro	Decreto n. 7.669 — Autoriza o contracto de arrendamento da Rêde Ceará-Piauhy e a construcção de algumas das estradas de ferro que a constituem. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1909.)
	Sobral	1897 — 25 de setembro.	Contracto de arrendamento da estrada.
		1897 — 28 » » .	Decreto n. 429 — Contracta com o engenheiro João Thomé de Saboya e Silva e Vicente Saboya de Albuquerque o arrendamento da ostrada.
		1901 — 22 de abril. . .	Decreto n. 4.000 — Approva as *Condições Regulamentares* e bases das tarifas da estrada.
		1905 — 4 de julho . .	Decroto n. 1.347 — Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Camocim até Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarração e dando outras providencias. (*Diario Official* de 6 de julho do 1905.)
		1906 — 15 de fevereiro	Portaria approvando as instrucções para os ostudos do prolongamento da estrada até a cidade do Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarração. (*Diario Official* de 24 do fevereiro de 1906.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1907 — 4 de julho. .	Aviso n. 6 — Autoriza o reconhecimento de uma linha ferrea, que partindo de Quixeramobim, na Baturité, venha ligar-se ao prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 5 de julho de 1907.)
	1907— 14 de novembro	Decreto n. 6.734 — Autoriza o contracto para a construcção do prolongamento desta estrada, a partir de Ipú até Cratheús. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1907.)
	1907 — 9 de dezembro	Portaria, incorporando a commissão do prolongamento desta estrada á Commissão Central de Estradas de Ferro. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1907.)
	1908 — 16 de janeiro .	Decreto n. 6.829 — Abre o credito de 30:000$ para occorrer ás despezas do exercicio de 1907 com o prolongamento desta estrada até Therezina. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1908.)
	1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.060 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 14 kilometros e 600 metros, a contar de Ipú, do prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1908.)
	1908— 19 de novembro	Decreto n. 7.185 — Approva os estudos do prolongamento desta estrada, comprehendido entre a villa de Cratheús, no Estado do Ceará, e a cidade de Therezina, no Piauhy, na extensão de 323,666 kilometros, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 12.574:378$820. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1908.)
	1908 — 26 » »	Decreto n. 7.197— Approva, com modificações, o trecho de 46 kilometros e 200 metros, a contar do kilometro 14 + 600, do prolongamento da mesma estrada. (*Diario Official* de 3 de dezembro.)
	1909 — 27 de maio. .	Decreto n. 7.427 — Approva com modificações os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 58 kilometros e 900 metros do prolongamonto até a villa Cratheús. (*Diario Official* de 4 de junho de 1909.)
	1910 — 3 de fevereiro	Decreto n. 7.842 A — Substitue as clausulas XXIX e XXX do decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909. (*Diario Official* de 20 de fevereiro de 1910.)
	1910 — 4 » »	Contracto com a «South American Railway Constructions Company, limitde».
	1910 — 27 de abril . .	Officio n. 53 — Acceita a revisão dos estudos da linha de Cratheús a Therezina, já approvados, de modo que os declives e as curvas fiquem de conformidade com os limites estipulados no contracto feito com esta Companhia.
	1910 — 24 de maio. .	Portaria — Approva as condições regulamentares e as bases das tarifas para esta Companhia.
	1910 — 4 de junho. .	Portaria — Approvando as instrucções para o serviço de fiscalização. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
	1910 — 26 de julho. .	Aviso n. 76 — Concede a prorogação de 40 dias para apresentação dos estudos da 1ª secção, sendo tal prorogação concedida por já estar quasi esgotado o prazo a que se refere o pedido feito em tempo.
	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.307 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 51,700 metros do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, da Rêde de Viação Cearense, entre as estações de Iguatú o Cedro.
	1910 — 26 » » .	Aviso n. 18 — Autoriza o engenheiro chefe da commissão fiscal da Rêde Cearense a mandar a «South American Railway Constructions Company» fazer o reconhecimento e estudos na região de Jardim, para a construcção de um ramal.
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.352 — Approva os estudos e orçamento de diversos trechos de estradas de ferro da rêde de viação Ceará-Piauhy.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.628 — Proroga por 18 mezes o prazo contractual para a conclusão das obras do trecho d Ipúa Cratheús, da Estrada de Ferro de Sobral (*Diario Official* de 2 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de maio. .	Decreto n. 8.711 — Autoriza a revisão do contracto d 4 de fevereiro de 1910 com a «South America Railway Constructions Company, limited», na conformidade dos decretos ns. 7.669 e 7.842 A, de 1 de novembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910 (*Diario Official* de 17 de maio de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.825 — Abre o credito de 300:000$ para o estudos dos prolongamentos e ramaes necessarios da Rêde Cearense. (*Diario Official* de 16 de julho de 1911.)
		1911 —30 de novembro	Decreto n. 9.168 — Autoriza a emissão de titulos n valor de £ 2.400.000, ou francos 60.000.000 do jur annual de 4 °/₀ ouro, para pagamento de serviço contractados com a «South American Railway Constructions Company, limited». (*Diario Official* de dezembro de 1911.)
39	**Rêde Fluminense** . . . . . (Linha Auxiliar, antiga São Francisco Xavier).	1903 — 30 de junho. .	Aviso — Gabinete — Incorpora esta linha á Estrada d Ferro Central do Brazil.
		1903 — 6 de outubro.	Decreto n. 4.989 — Abre o credito de 514:043$200 par occorrer ás despezas com o custeio da estrada.
	União Valenciana.	1881 —25 de novembro	Decreto n. 7.918 — Approva as tarifas e condições re gulamentares para o transporte de passageiro e mercadorias entre a povoação do Desengano e cidade do Rio Preto, na Provincia do Rio de Janeiro
		1906 — 31 de outubro.	Aviso n. 307 — Approva o horario para os trens d estrada.
		1910 — 23 de junho. .	Decreto n. 8.077 — Constitue a Rêde de Viação Fluminense. (*Diario Official* de 30 de outubro de 1910.
		1910 — 19 de julho . .	Aviso n. 68 — Manda proceder aos estudos das ligações da Linha Auxiliar a Vassouras, na Central do Brazil, passando pela cidade de Vassouras, e a Estrad de Ferro Sapucahy, no ponto mais convenient entre Sant'Anna e Barra do Pirahy, bem como da linhas do ligação das Estradas de Ferro Valencian e Rio das Flores, entre Valença e Tabôas e final mente a ligação de Juiz de Fóra, passando por Lim Duarte, a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente devendo ser immediatamente iniciada a construcção das referidas linhas.
		1910 — 3 de setembro	Aviso n. 69 - Communica ao ministro da Fazenda qu chegou a accordo com as directorias das Estrada de Ferro União Valenciana e Commercio a Rio d Flores, para acquisição pelo Governo federal da Estrada de Ferro Rio das Flores com 53 kilometro de extensão e mais 17 de linha preparada, entre estação do Commercio, da Central do Brazil e a Parahybuna, pelo preço global de 530:000$ e pa a acquisição da Estrada de Ferro União Valencian do Desengano, da Central do Brazil, a Rio Pret na extensão de 63 kilometros, 368 metros, pe preço de 10:000$ por kilometro. Pagamento e apolices de 5 %, papel.
		1911 — 31 de maio . .	Decreto n. 8.764 — Abre o credito de 430:000$ par a construcção desta rêde. (*Diario Official* de 2 d junho de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.989 — Abre o credito do 1.500:000$ par os estudos e construcção desta rêde. (*Diario Offici* de 30 de setembro de 1911.)
40	**Rêde Paraná—Santa Catharina** Paraná.	1885 — 24 de janeiro .	Decreto n. 9.364—Approva provisoriamente as instrucções regulamentares e tarifas para o transport do passageiros e mercadorias.
		1895 — 14 de março. .	Decreto n. 1.991 — Approva novas instrucções regulamentares e tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1895 — 17 de outubro.	Decreto n. 2.133 — Approva definitivamente algumas alterações nas Tarifas da estrada, approvadas por decreto n. 1.991, de 14 de março.
	1899 — 10 de abril . .	Aviso n. 102 — Autoriza reduzir a Tarifa na parte referente a mobilias.
	1904 — 10 de maio . .	Aviso n. 1 — Autoriza classificar na tabella n. 7, das Tarifas da estrada, o material da Empreza Saneamento de Curityba, que actualmente é classificado na tabella 6.
	1904 — 4 de outubro.	Decreto n. 5.338 — Revoga o decreto n. 5.278 que contractou com o engenheiro civil José Augusto de Araujo Junior o arrendamento da estrada.
	1904 — 29 de novembro	Decreto n. 5.378 — Contracta com o engenheiro Carlos João Fröjd Westerman o arrendamento da estrada.
	1905 — 1 de agosto.	Decreto n. 5.627 — Altera a classificação de varios artigos das Tarifas em vigor na estrada. (*Diario Official* de 13 de dezembro de 1905.)
	1905 — 9 de setembro	Aviso n. 261 — Approva a planta e orçamento, na importancia de 11:226$446, para a construcção de uma ponte de oito metros de vão, no kilometro 53,800, da linha da Lapa ao Rio Negro.
	1906 — 20 de março .	Aviso n. 2 — Approva a despeza de 9:064$239 effectuada pelo arrendatario da estrada com a reconstrucção da ponte sobre o rio Varzea, no kilometro 53,800 da linha da Lapa ao Rio Negro, correndo a despeza por conta do fundo de que trata o § 9º, clausula XXVIII, do decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 1904.
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 14 — Approva o orçamento organizado pelo arrendatario para as despezas de custeio no corrente exercicio, na importancia de 3.557:110$000. (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 26 de setembro	Aviso n. 119 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo com a Estrada de Ferro Norte do Paraná, mediante modificações em algumas clausulas e substituição de outras. (*Diario Official* de 17 de setembro de 1908.)
	1910 — 22 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accordos de trafego mutuo, suppram as estradas desta rêde umas ás outras, o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias que se acham accumuladas.
	1911 — 4 de maio . .	Decreto n. 8.701 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento para a modificação da linha em trafego desta estrada, entre Serrinha e o kilometro 124,445, passando pelo porto Amazonas. (*Diario Official* de 9 de maio de 1911.)
	1911 — 22 de novembro	Decreto n. 9.125 — Proroga, por 4 mezes improrogaveis, o prazo estabelecido na clausula XI do decreto n. 7.923, de 31 de março de 1910, para a reconstrucção da linha em trafego, desta estrada. (*Diario Official* de 1 de dezembro de 1911.)
Santa Catharina	1909 — 25 de setembro.	Decreto n. 7.567 — Concede autorização á Companhia E. de F. Santa Catharina para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 3 de outubro de 1909.)
	1910 — 20 de janeiro.	Decreto n. 7.828 — Concede autorização á Companhia para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 12 de julho de 1910.)
	1910 — 9 de fevereiro	Decreto n. 7.863 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção da linha ferrea do porto de Itajahy até o ponto mais conveniente das terras devolutas, no sul das cabeceiras do rio Itajahy de Oeste. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1911 — 29 de novembro	Decreto n. 9.155 — Autoriza a incorporação desta trada á rêdo ferro-viaria Paraná-Santa Cathar e dá outras providencias. (*Diario Official* de 9 e de dezembro de 1911.)
	S. Paulo-Rio Grande	1893 — 6 de maio. . .	Decreto n. 1.386 — Autoriza a Empreza União dustrial dos Estados do Brazil a transferir á Co panhia S. Paulo-Rio Grande a concessão re tiva á Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta
		1895 — 13 de fevereiro	Decreto n. 1.963 — Approva os estudos definitivos trechos da Estrada de Ferro de Itararé á C Alta, do rio Uruguay ao Porto da União e de ultimo ponto ao Itararé.
		1895 — » » »	Decreto n. 1.964 — Approva os estudos definiti do ramal de Ijuhy da Estrada de Ferro Itararé Cruz Alta.
		1895 — 7 de março. .	Decreto n. 1.983 A — Autoriza a Companhia Estr do Ferro S. Paulo-Rio Grande, cessionaria Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta e rama a transferir á « Compagnie des Chémins de Sud-Ouest Brésiliens » a parte da sua conces relativa ao trecho de Cruz Alta ao rio Urugua o ramal do Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao P Novo.
		1895 — 9 » » . .	Decreto n. 1.984 — Approva os estudos definiti do ramal de Guarapuava, da Estrada do Fe Itararé á Cruz Alta, com 150,300 kilometros extensão.
		1898 — 25 de julho. .	Decreto n. 2.945 — Approva os estudos definitivo orçamentos das variantes de Pitanguy ao Cara behy e do Entre-Rios ao Virá.
		1900 — 25 de junho .	Decreto n. 3.691—Fixa provisoriamente em 7.564 o capital ompregado no trecho comprehend entre as estações de Pirahy e Antonio R bouças.
		1900 — 8 de outubro .	Decreto n. 3.792 — Approva as *Instrucções Reg mentares* e Tarifas para a Estrada de Ferro Itar ao rio Uruguay.
		1901 — 7 de março. .	Decreto n. 3.947 — Altera algumas e consolida to as clausulas dos decretos relativos á conces da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1901 — 29 de abril . .	Decreto n. 4.008 — Proroga por mais tres moze prazo concedido á Companhia Estrada de Fe S. Paulo-Rio Grande pelo decreto n. 3.868, 22 do dezembro de 1900, para interrupção respectivos trabalhos de construcção.
		1901 — 20 de novembro	Aviso n. — Fixa em 61,560 kilometros a exten entre Rebouças e Rio Claro, de conformidade a clausula XIV do decreto n. 3.947, de 7 de ma de 1901.
		1902 — 2 do junho . .	Decreto n. 4.418 — Supprimo da concessão o ra de Prudentopolis a Outiveiros e transfere a res ctiva garantia de juros para o ramal da cidade S. Francisco.
		1903 — 11 » » . .	Decreto n. 4.881 — Approva uma modificação do çado, na secção a que se refere o decreto n. 4. de 16 de setembro de 1901.
		1903 — 28 » » . .	Decreto n. 4.909 — Approva os estudos, na exten de 35 kilometros, do novo traçado em revisão approvado pelo decreto n. 1.963, de 13 de fe reiro de 1895.
		1904 — 8 de março .	Decreto n. 5.159 — Approva a revisão dos estudos, extensão de 25 kilometros, até a villa de Jag riahyva.
		1904 — 12 » » .	Aviso n. 209 — Autoriza o deposito de £ 84.375 p a construcção do 25 kilometros do Pirahy a Jag riahyva.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1904 — 11 de maio . .	Aviso n. 387 — Autoriza a levantar a importancia de £ 69.855, por conta do deposito feito para a linha do norte, de Pirahy a Jaguariahyva.
	1904 — 20 » » . .	Aviso n. 402 — Approva a abertura ao trafego provisorio do trecho, na extensão de 21.500 kilometros, até a estação Paulo de Frontin, o bem assim a applicação ao referido trecho das Tarifas em vigor na estrada.
	1904 — 22 de julho. .	Aviso n. 538 — Autoriza a depositar na Delegacia do Thosouro em Londres, por conta do seu capital garantido, a quantia de £ 168.750, sendo £ 68.750 destinadas, na fórma do seu contracto, á construcção do trecho do sul, entre o ponto terminal e o rio Iguassú, da que se acha em construcção a partir da estação de Rebouças e a estação de Taquaral Liso ; e £ 100.000 para serom applicadas ao trecho da linha de S. Francisco, entre S. Francisco e S. Bento.
	1904 — 9 de agosto. .	Decreto n. 5.280 — Approva os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 144,320 kilometros, da linha de S. Francisco á foz do rio Iguassú.
	1904 — 29 de setembro	Aviso n. 655 — Autoriza a depositar na Delegacia em Londres, de uma só vez ou em duas prestações, £ 84.375, além dos depositos já realizados, para a construcção de suas linhas. As sommas, portanto, autorizadas pelo aviso n. 538 e pelo presente, ficarão sendo as seguintes : para a linha Itararé (trecho norte) £ 62.889, para a linha Itararé (trecho sul) £ 105.861 e para a linha de S. Francisco £ 168.750.
	1904 — 8 de novembro	Aviso n. 713 — Approva o horario para os trens mixtos entre as estações de Ponta Grossa e Porto da União.
	1905 — 12 de janeiro .	Aviso n. 12 — Declara mantidas provisoriamente as alterações de Tarifas concernentes á herva-matte, mandadas vigorar a titulo de experiencia pelo aviso n. 240, de 9 de novembro de 1903.
	1905 — 30 » » .	Aviso n. 32 — Autoriza a Companhia S. Paulo-Rio Grande a levantar £ 50.000 por conta do deposito da linha de S. Francisco.
	1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.520 — Approva as plantas e o orçamento da variante Brüdenthal da linha de S. Francisco, na extensão de 9.800 metros, entre as estacas 2.709 + 10 e 3.248.
	1905 — 10 de outubro.	Decreto n. 5.720 — Approva os estudos definitivos do trecho entre Jaguariahyva e S. Pedro de Itararé na extensão de 97,400 kilometros. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1905.)
	1906—22 de março. .	Aviso n. 74 — Confirma o telegramma dirigido ao delegado do Thesouro Brazileiro, em Londres, que autorizou a Companhia E. F. S. Paulo Rio Grande a levantar £ 131.000 por conta do deposito feito para a construcção da linha de Itararé.
	1906 — 20 de junho. .	Aviso n. 163 — Confirma o telegramma dirigido ao delegado do Thesouro Brazileiro em Londres, que autorizou a Companhia E. F. S. Paulo Rio Grande a levantar £ 253.125 por conta do deposito feito para a construcção da linha do S. Francisco.
	1906—23 de outubro .	Decreto n. 6.194—Fixa provisoriamente em 4.188:930$ e 1.755:930$ os capitaes correspondentes aos trechos do Rebouças á margem direita do rio Iguassú, com 139,631 kilometros ; e de Pirahy a Jaguariahyva, com 58,531 kilometros de extensão. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1906—19 de dezembro	Portaria approvando o novo quadro e tabella de vencimentos do pessoal. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1906.)
		1907—28 de fevereiro.	Decreto n. 6.395 — Approva os estudos definitivos do trecho da linha Itararé, comprehendido entre Jaguariahyva e a Colonia Mineira, na extensão de 105.800^{m}, reduzido o orçamento a 4.603:829$667.
		1907—13 de junho . .	Decreto n. 6.523 — Declara que ficam substituidos os arts. 5º, § 2º, 11, paragrapho unico, 29, 32, 5 64, § 3º ; 66, 120 e 127, § 2º, das Instrucções Regulamentares e Tarifas approvadas pelo decreto n. 3.792, de 8 de outubro de 1900. (*Diario Official* de 9 de julho de 1907.)
		1907—18 » » . .	Portaria — Resolve unificar os serviços de fiscalização da estrada. (*Diario Official* de 20 de junho de 1907.)
		1907—20 » » . .	Decreto n. 6.533 — Fixa os prazos para conclusão dos trabalhos de construcção da linha União da Victoria ao rio Uruguay, S. Francisco ao rio Paraná e do ramal de Jaguariahyva ao valle do rio Paranapanema, e proroga o prazo para apresentação dos estudos. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1907.)
		1907—30 » » . .	Aviso n. 266 — Revoga o aviso n. 34, de 22 de fevereiro de 1902. (*Diario Official* de 31 de julho de 1907.)
		1907 — 6 de agosto. .	Aviso n. 270 — Declara que á adopção dos melhoramentos que a estrada pretende introduzir nos seus serviços, na fórma do seu contracto, as despezas devem correr por conta do capital de construcção e estabelecimento da estrada, e as despezas e importancias pagas por indemnizações exclusivamente por conta da Companhia. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1907.)
		1907 —3 de outubro. .	Aviso n. 330 — Approva as condições propostas para construcções de ramaos particulares. (*Diario Official* de 4 de outubro de 1907.)
		1907— 7 de novembro	Decreto n. 6.716 — Approva o projecto, orçamento e local para a estação de S. Pedro de Itararé e a suppressão de duas estações entre Jaguariahyva e Itararé. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1907.)
		1907—14 » »	Decreto n. 6.735 — Approva o projecto e orçamento para construcção de um edificio destinado ao almoxarifado central. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1907.)
		1907—13 de dezembro	Decreto n. 6.776 — Approva as plantas e orçamento para construcção de armazens de cargas nas estações de Antonio Rebouças, Roxoroiz, Dorison e Paulo de Frontin, devendo a despeza correspondente, na importancia total de 16:135$880, ser levada á conta do custeio. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
		1908 — 8 de fevereiro	Aviso n. 47 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que, por despacho de 8 de janeiro do corrente anno, publicado no *Diario Official* de 11 do mesmo mez, ficou a companhia concessionaria desta estrada de ferro autorizada a depositar a importancia necessaria á construcção do trecho de Porto União ao rio Uruguay. (*Diario Official* de 12 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 12 » »	Aviso n. 51 — Resolve que o prazo de seis mezes de que trata a clausula XII do termo assignado em 7 de dezembro de 1907, autorizando o contracto dos materiaes necessarios á construcção da linha de Porto União ao rio Uruguay, seja contado, por equidade, a partir da data do mencionado termo. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1908.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1908 — 26 de março .	Decreto n. 6.903 — Proroga por mais seis mezes o prazo para conclusão das obras do trecho de Jaguariahyva a Itararé. (*Diario Official* de 31 de março de 1908.)
	1908 — 25 de abril . .	Aviso n. 135 — Defere o requerimento em que é solicitada a dispensa das exigencias constantes da clausula VI do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, para os trabalhos de construcção da linha de União da Victoria ao rio Uruguay, visto que taes trabalhos estão sendo executados de accôrdo com os estudos approvados pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895.
	1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.059 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 230 kilometros e 870 metros da linha de S. Francisco ao rio Paraná, a contar do kilometro 132 + 363 metros. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1908.)
	1909 — 1 de junho. .	Portaria autorizando a estrada a levantar mais 2.000.000 sterlinos e a depositar-os na *Société Générale*, nos termos das clausulas XLIII e XLII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901. (*Diario Official* de 2 de junho de 1909.)
	1909 —30 de setembro	Decreto n. 7.575—Proroga por mais dous annos o prazo a que se refere a clausula IV do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, de apresentação dos estudos definitivos do ramal Jaguariahyva ao valle do Paranapanema. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
	1909 —	Aviso approvando o accôrdo de trafego mutuo, provisorio, entre esta estrada e a Sorocabana. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
	1910 — 31 de março .	Decreto n. 7.928 — Autoriza a revisão do contracto de construcção e a transferencia e reversão dos contractos de arrendamento das estradas de ferro do Paraná e D. Thereza Christina. (*Diario Official* de 26 e 27 de abril de 1910.)
	1910 — 22 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accordos de trafego mutuo, suppram essas estradas umas ás outras (Sorocabana, Paraná e S. Paulo-Rio Grande) o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias, que se acham accumuladas.
	1910 — 6 de outubro .	Decreto n. 8.270 — Incorpora á rêde desta estrada a estrada de ferro que, de Assumpção, capital do Paraguay, se dirija á foz do Iguassú ou outro ponto mais conveniente nas proximidades das Sete Quedas. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)
	1910 — 13 » » .	Decreto n. 8.297 Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento na importancia total de 5.381:276$203, do trecho comprehendido entre a barra do rio Negrinho, no kilometro 276, e a barra do rio Negro, no kilometro 347, 946, da linha de S. Francisco desta estrada. (*Diario Official* de 19 de outubro de 1910.)
	1910 — 20 » » .	Decreto n. 8.314 — Approva os estudos e o orçamento, na importancia total de 445:032$798, da ligação da da Estrada de Ferro do Paraná com a linha de São Francisco, desta Estrada, na cidade do Rio Negro. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1910.)
	1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.632 — Abre o credito de 746:403$444, supplementar á consignação «Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande», verba 5ª do orçamento de 1910. (*Diario Official* de 31 de março de 1911.)
	1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
		1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.225 — Proroga, por um anno, o prazo a que se refere a clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para esta Companhia apresentar os estudos definitivos da linha do Porto da União á foz do Iguassú. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 28 » »	Decreto n. 9.250 — Autoriza a revisão dos contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo - Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)
	Thereza Christina.	1904 — 9 de abril . .	Portaria creando uma secção provisoria incumbida do estudo de melhoramentos reclamados pela mesma estrada, segundo as instrucções que com esta baixam.
		1906 — 18 » » . .	Decreto n. 5.977 — Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da estrada e a construcção das obras de melhoramento do porto de Massiambú, no Estado de Santa Catharina. (*Diario Official* de 23 de setembro de 1906.)
		1907 — 17 de janeiro.	Aviso n. 4 — Autoriza a inclusão da herva-matte na tarifa dessa estrada para generos de exportação em geral (tarifa 6ª, classe 3ª), provisoriamente e a titulo de experiencia, com o abatimento de 20 %.
		1907 — 21 » » .	Decreto n. 6.335 — Abre o credito de 347:000$ para ser applicado ao custeio, no exercicio de 1907. (*Diario Official* de 24 de janeiro de 1907.)
		1907 — 25 de julho. .	Decreto n. 6.575 — Abre o credito de 18:000$ para o custeio desta estrada. (*Diario Official* de 28 de julho de 1907.)
		1908 — 7 de março. .	Decreto n. 6.873 — Abre o credito de 347:000$ para o custeio da estrada no corrente exercicio. (*Diario Official* de 12 de maio de 1908.)
		1909 — 11 de fevereiro	Decreto n. 7.328 — Abrindo o credito de 347:000$ para o custeio da estrada. (*Diario Official* de 14 de fevereiro de 1909.)
		1910 — 11 de janeiro.	Aviso n. 1 — Approva as modificações das tarifas actuaes desta estrada quanto a passagens de 1ª e 2ª classes, cereaes, materiaes de construcção e de instrumentos agricolas aratorios, a começar de 1 de fevereiro de 1910.
		1910 — 28 de abril. .	Decreto n. 7.971 — Abre o credito de 168:000$ para o custeio desta Estrada no corrente anno. (*Diario Official* de 3 de maio de 1910.)
41	**Rezende a ocaina**	1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.378 — Transfere para o nome de Manoel Lopes da Silva a concessão da Estrada de Ferro de Rezende a Arêas.
		1907 — 18 de julho. .	Aviso n. 245 — Suspende, provisoriamente, o pagamento da quota de fiscalização. (*Diario Official* de 19 de julho de 1907.)
42	**Rio Branco á fronteira com a Guyana Ingleza.**	1902 — 8 de fevereiro	Decreto n. 4.340 — Concede ao engenheiro Pedro Luiz Soares de Souza uma via ferrea, partindo do ponto onde acaba a franca navegação a vapor no rio Branco e dirigindo-se para o ponto mais conveniente da fronteira com a Guyana Ingleza.
		1904 — 27 de dezembro	Decreto n. 5.408 — Estabelece prazo para a apresentação dos estudos definitivos da estrada.
43	**Rio Claro**	1892 — 29 de janeiro .	Decreto n. 719 — Autoriza a transferencia da Estrada de Ferro do Rio Claro á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.
		1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas Estradas de Ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1901 — 24 de junho. .	Decreto n. 4.057 — Fixa em £ 1.500.000 ou réis 13.333:333$333, ouro, o capital da estrada e dá outras providencias.
	1902 — 31 de outubro.	Decreto n. 4.634 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1901, por conta do capital da Estrada de Ferro Rio Claro, que fica elevado a £ 1.516.236.
	1903 — 9 de julho . .	Decreto n. 4.861 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1902, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.536.871.
	1904 — 16 de agosto .	Aviso n. 587 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
	1904 — 24 de novembro	Aviso n. 734 — Autoriza a supprimir os trens mixtos que correm entre S. Carlos e Jaboticabal (MT 1 e MT 2) e a annexar um carro de passageiros aos trens de carga (CT 9 e CT 10) no trecho entre S. Carlos e Bebedouro.
	1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy.
	1905 — 28 de março. .	Decreto n. 5.496 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias-Ferreas e Fluviaes, durante os annos de 1903 e 1904, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.602.376-2-11. (*Diario Official* de 7 de abril de 1905.)
	1906 — 14 de setembro	Decreto n. 6.130 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas, durante o anno de 1905, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.606.528-2-11. (*Diario Official* de 15 de setembro de 1906.)
	1907 — 1 de maio . .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial e as reducções já em vigor. (*Diario Official* de 12 de maio de 1907.)
	1907 — 10 » » . .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial para o transporte de passageiros. (*Diario Official* de 12 de maio de 1907.)
	1907 — 18 » » . .	Aviso n. 173 — Approva a suppressão da taxa movel applicada ás bagagens de passageiros, da tabella 1 A. (*Diario Official* de 21 de maio de 1907.)
	1907 — 2 de junho. .	Aviso n. 221 — Approva o horario a vigorar a 14 de julho do mesmo anno. (*Diario Official* de 3 de julho de 1907.)
	1907 — 10 de dezembro	Aviso n. 411 — Declara que o Ministerio fica sciente do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a «S. Paulo Railway» e determina que, em casos analogos, deve solicitar prévia autorização do Governo.
	1908 — 15 de junho. .	Decreto n. 6.987 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes durante o anno de 1906, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.615.853-8-5. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1908.)
	1908 — 12 de novembro	Decreto n. 7.170 — Concede autorização á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes para construcção, uso e goso de um ramal ferreo que vá terminar na cidade de Baurú. (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1908.)
	1909 — 6 de maio . .	Aviso communicando a esta Repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barretos á de Piranga, conforme requereram as Companhias *São Paulo Railway* e Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. (*Diario Official* de 7 de maio de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909 — 8 de julho . .	Decreto n. 7.453 — Approva as plantas e o orçament do trecho de Pederneiras a Baurú, do ramal ferre concedido á Companhia Paulista de Vias Ferreas Fluviaes, pelo decreto n. 7.170, de 12 de novembr de 1908. (*Diario Official* de 14 de julho de 1909.)
		1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.774 — Approva os estudos de rectificaçõ da linha do Rio Claro entre a estação do mesm nome e a de Morro Pellado. (*Diario Official* de 1 de janeiro de 1910.)
		1911 — 29 de maio . .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está auto rizada a providenciar no sentido de serem manti dos para as tarifas moveis das estradas de ferro d S. Paulo os preços basicos correspondentes á tax de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotada as respectivas locomotivas de apparelhos que evi tem a dispersão das fagulhas. (*Diario Official* d 30 de maio de 1911.)
44	**Rio do Ouro**	1893 — 5 de agosto. .	Portaria approvando as tarifas e *Condições Regula mentares* da estrada.
		1900 — 10 de fevereiro	Portaria providenciando (art. 1º) para que a estrad continue a reger-se pelo regulamento da Estrad de Ferro de Paulo Affonso.
		1908 — 18 de agosto .	Aviso n. 102 — Autoriza o inspector geral de Obra Publicas a promover o estabelecimento do trafego mutuo entre esta estrada e a Central do Brazil.
		1911 — 15 » » .	Aviso n. 295 — Autoriza a estabelecer entre a Central do Brazil e a Repartição de Aguas, Esgotos e Obra Publicas o accordo necessario, afim de que as mercadorias provenientes da zona da Rio do Ouro sejam conduzidas até Alfredo Maia, da linha Auxiliar. (*Diario Official* de 17 de agosto de 1911.)
45	**Santos a Jundiahy**. . . . . (S. Paulo Railway).	1896 — 3 de setembro.	Decreto n. 2.338 — Approva os estudos definitivos para a duplicação da linha e fixa em £ 2.900.000 o capital a despender com essa duplicação.
		1900 — 30 de julho .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1900 — 1 de outubro .	Decreto n. 3.786 — Proroga até 31 de dezembro do mesmo anno o prazo para conclusão de todas as obras do trecho dos novos planos inclinados da Serra e da nova estação da Luz.
		1900 — 20 de dezembro	Decreto n. 3.865 — Adopta no regulamento approvado pelo decreto n. 9.928, de 11 de abril de 1888, para o serviço telegraphico da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, todo o capitulo 22 do titulo 3º do regulamento que baixou com o decreto n. 1.663, de 30 de janeiro de 1894.
		1901 — 3 de junho . .	Decreto n. 4.034 — Autoriza a « S. Paulo Railway Company, limited » a incorporar ao respectivo capital a quantia de £ 952.520-3-0, excesso de despeza com a duplicação da linha de Santos a Jundiahy.
		1901 — 17 » » .	Aviso n. 124 — Approva as bases para tarifas.
		1904 — 13 de agosto .	Aviso n. 580 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Autoriza as Companhias « S. Paulo Railway», Paulista e Mogyana a alterarem os respectivos regulamentos do telegrapho, do seguinte modo : A' classe 6ª do art. 2º do regulamento do telegrapho accrescentem-se as palavras « urgente e ordinario », ficando assim redigida : 6.ª Telegramma particular urgente e ordinario. Ao art. 10 do mesmo regulamento, accrescente-se o seguinte paragrapho :

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		«Os telegrammas apresentados como urgentes terão esta declaração assignada pelo signatario do telegramma, serão transmittidos de preferencia aos ordinarios de igual categoria e pagarão taxa dupla.»
	1906—23 de abril . .	Aviso n. 100 — Aceita a nova applicação, a partir de 1 de maio em diante, da tabella 2 A, das tarifas, do seguinte modo : Até 200 kilometros, 200 réis por tonelada-kilometro ; de 201 a 300 kilometros, 180 réis por tonelada-kilometro ; de 501 em diante, 140 réis por tonelada-kilometro. (*Diario Official* de 24 de abril de 1906.)
	1906 — 4 de maio . .	Aviso n. 114 — Acceita a resolução adoptada para a tarifa de transporte de passageiros em sua linha e que é a seguinte: 1ª classe, 65 réis por kilometro e 2ª classe, 32,5 réis por kilometro. (*Diario Official* de 5 de maio de 1906.)
	1906—27 de novembro	Aviso n. 359 — Reduz a tarifa do café pelo seguinte modo: Para o café beneficiado da tabella 3 — 160 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em casquinha da tabella 3 A — 140 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em cereja ou em côco da tabella 3 B — 128 réis por tonelada e por kilometro. Esta alteração deverá vigorar de 1 de dezembro do corrente anno a 30 de junho de 1907, desde que a taxa cambial sobre Londres se mantenha acima de 12 dinheiros, sendo que, no caso contrario, e depois daquella data, terá a estrada de executar a tarifa de que trata o aviso n. 124, de 17 de junho de 1901, salvo accordo posterior. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1906.)
	1907— 1 de abril. . .	Aviso n. 116 — Approva o abatimento de 12, 5 %, ou seja a adopção da base de 146 réis por tonelada e por kilometro, para o café da tabella 3 ; de 123 réis para o café em casquinha, da tabella 3 A, e de 112 para o café em cereja, ou em côco, da tabella 3 B.
	1907—11 de maio. . .	Portaria — Approva a nova tarifa differencial para a tabella 1 A. (*Diario Official* de 29 de maio de 1907.)
	1907—18 de dezembro.	Aviso n. 420 — A titulo de experiencia, autoriza a modificar as Tarifas para o transporte de gado vaccum. (*Diario Official*, de 20 de dezembro de 1907.)
	1908 — 3 de fevereiro.	Aviso n. 37 — Declara que fica approvada a nova tabella de passagens para o serviço suburbano, entre as estações desde S. Bernardo até Pirituba.
	1908 — 8 de abril. . .	Aviso n. 123— Declara, para os fins convenientes, que, de accordo com o parecer, fica approvada a suppressão dos dizeres «Não se permittem meias passagens», do art. 6º do regulamento vigente desta estrada.
	1909 — 6 de maio. .	Aviso communicando a esta Repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barretos á de Piranga, conforme requereram as companhias *São Paulo Railway* e Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. (*Diario Official* de 7 de maio de 1909.)
	1909 — 21 de setembro	Aviso n. 256, approvando a tarifa, com a reducção proposta, de transporte de café, proporcional ás distancias até S. Paulo, recebido o producto em trafego mutuo na estação final. (*Diario Official* de 23 de setembro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 27 de abril . . .	Aviso n. —Approva a nova tarifa para o transporte de café entre as estações de Jundiahy e Santos. (*Diario Official* de 28 de abril de 1910.)
		1910 — 17 de maio. .	Aviso n. —Approva a reducção seguinte na tarifa de passageiros : *Passagens de 1ª classe* — De S. Paulo ao Braz, ao preço especial e reduzido de 5$; de Santos e vice-versa, idem, idem. *Passagens de 2ª classe* — Reduzida a base actual de 32,5 réis para 30 réis, por kilometro.
46	**S. Luiz de Caceres ao Guaporé**	1911 — 6 de dezembro	Decreto n. 9.178 — Abre o credito de 50:000$ para os estudos de uma linha ferrea de S. Luiz de Caceres ao ponto mais francamente navegavel do rio Guaporé em Matto Grosso. (*Diario Official* de 12 de dezembro de 1911.)
47	**S. Luiz a Caxias**	1905 — 3 de janeiro .	Lei n. 1.329 — Autoriza o Governo a promover a construcção de uma estrada de ferro entre as cidades de Caxias e S. Luiz, no Estado do Maranhão.
		1905 — 30 de outubro.	Portaria approvando as instrucções para estudos definitivos. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1905.)
		1906 — 6 de março .	Decreto n. 5.914—Abre o credito especial de 180:000$ para o proseguimento dos estudos da estrada. (*Diario Official* de 10 de março de 1906.)
		1906 — 5 de maio. .	Portaria alterando o quadro do pessoal constante do art. 9º das instrucções approvadas por portaria de 30 de outubro de 1905. (*Diario Official* de 6 de maio de 1906.)
		1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.379 — Abre o credito de 40:000$ para occorrer ás despezas com a conclusão dos estudos. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 16 de setembro	Decreto n. 6.643 — Abre o credito de 150:000$ para ser applicado ás despezas de estudos e construcção da estrada. (*Diario Official* de 19 de setembro de 1907.
		1907 — 3 de outubro .	Decreto n. 6.670 —Approva os estudos e orçamento da estrada correspondente ao traçado que passa por Bom Successo, inclusive o ramal de Itaquy, na extensão total de 393.726 metros e bem assim o respectivo orçamento na importancia de 17.216:847$830. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1907.)
		1908 — 20 de agosto .	Decreto n. 7.073 — Autoriza o contracto da construcção desta estrada e do ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1908.)
		1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.222 — Abre o credito de 150:000$ para occorrer ás despezas de estudos e construcção desta estrada.
		1908 — 22 » »	Aviso n. 175 — Approva as providencias tomadas relativamente á suspensão dos serviços de locação e dispensa do respectivo pessoal, em virtude do contracto celebrado para execução de taes serviços. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1908.)
		1909 — 27 de maio .	Decreto n. 7.425 — Transfere para a razão social Ibirocahy & Comp. o contracto de construcção desta estrada. (*Diario Official* de 2 de junho de 1909.)
		1910 — 27 de janeiro .	Decreto n. 7.837 — Substitue diversas clausulas do decreto n. 7.073, de 20 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 30 de janeiro de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.353—Approva, com exclusão do ramal de Galeana, os estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 11.443:995$344, dos trechos de Rosario a Itapicurú, na extensão de 57.200 metros, e de Caxias a Codó, na extensão de 85.000 metros, da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1910.)
		1911 — 8 de maio. . .	Decreto n. 8.709 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos definitivos de uma estrada de ferro que, partindo de Coroatá, nesta estrada, vá ter a uma localidade á margem do Tocantins, no Maranhão. (*Diario Official* de 10 de maio de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9027 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto para a construcção e declara extensivas a esta estrada as condições geraes e especificação da rêde de viação geral da Bahia. (*Diario Official* de 21 de outubro e de 23 e 25 de novembro de 1911.)
	1910 — 4 de agosto .	Decreto n. 8.129—Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, na importancia de 4 040:421$900, do primeiro trecho de 84,440 kilometros. (*Diario Official* de 12 de agosto de 1910.)
S. Pedro a S. Luiz e S. Borja.	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.559 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1911.)
	1911 — 6 de setembro.	Decreto n. 8.948 — Substitue a clausula I do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1911.)
	1911 — » » » .	Decreto n. 8.949 — Proroga por 3 mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, para apresentação dos estudos definitivos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 14 de setembro de 191 .)
S. Sebastião á Sant'Anna do Livramento.	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
Sorocabana e Ituana.	1895 — 6 de maio . .	Decreto n. 2.020 — Approva provisoriamente as *Instrucções Regulamentares* e tarifas para vigorarem nas linhas ferreas de Tatuhy a Itararé e de Botucatú a Tibagy; bem assim as bases para applicação de tarifas moveis.
	1895 — 17 de outubro.	Decreto n. 2.130 — Approva a mudança de Botucatú por ponto inicial da linha de Botucatú a Tibagy para a estação de Capão Bonito.
	1900 — 30 de julho . .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
	1900 — 20 de agosto .	Decreto n. 3.747 — Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula IV do decreto n. 436 F, de 4 de julho de 1891, para conclusão das obras de prolongamento da estrada.
	1904 — 18 de maio. .	Aviso n. 397 — Approva o horario que tem de vigorar nos trens dos prolongamentos federaes da estrada.
	1907 — 7 de março. .	Decreto n. 6.401 — Approva os novos estudos definitivos relativos ao trecho comprehendido entre Acarassú e Itararé, sendo fixado o prazo de dois mezes para inicio das obras e de dous annos para conclusão de toda a linha até Itararé. (*Diario Official* de 10 de março de 1907.)
	1907 — 15 de junho .	Decreto n. 6.524—Autoriza a « Sorocabana Railway » a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 17 de julho de 1907.)
	1907 — 25 » »	Decreto n. 6.574 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company» para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 31 de julho de 1907.)
	1907 — 29 de agosto.	Decreto n. 6.623 — Revalida a concessão feita á antiga Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, na conformidade do decreto n. 10.090, de 21 de novembro de 1888, e transferida ao Governo de S. Paulo, juntamente com as demais concessões e estradas de ferro adquiridas pelo Governo Federal, em leilão de 5 de agosto de 1904. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1907.)
	1907—26 de setembro.	Aviso n. 320 — Autoriza a abertura do trafego provisorio, no trecho comprehendido entre as estações de Itapetininga e Engenheiro Hermillo, com 53.900m de extensão.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1907 — 31 de outubro.	Decreto n. 6.709 — Autoriza a «Sorocabana Railway a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 8 d novembro de 1907.)
		1908 — 9 de janeiro .	Decreto n. 6.819 — Approva os novos estudos defin tivos e orçamento de 3.729:265$948, relativos trecho de 65 kilometros e 371 metros, comprehe dido entre Cerqueira Cesar e Ilha Grande, da linh de Tibagy.
		1908 — 27 » » .	Aviso n. 21 — Declara que foi approvada a nova t bella proposta pela estrada, para os fretes das ns. 12 e 13 de suas tarifas, destinadas ao transpor de madeiras justas o apparelhadas. (*Diario Offici* de 28 de janeiro de 1908.)
		1908 — 8 de outubro .	Decreto n. 7.149 — Approva os novos estudos definit vos e orçamento do trecho de Ilha Grande ao Sal Grande do Paranapanema, na extensão de 48 kil metros e 465 metros de linha de Tibagy. (*Diar Official* de 17 de outubro de 1908.)
		1909 — 3 de junho . .	Decreto n. 7.432— Concede autorização á «Sorocaba Railway Company» para continuar a funccion na Republica. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909
		1909 — 6 de setembro.	Portaria approvando a reducção dos fretes par transporte de animaes, conforme propoz a comp nhia. (*Diario Official* de 7 de setembro de 1909
		1909—.	Aviso approvando o accordo de trafego mutuo prov sorio com a S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Offici* de 7 de novembro de 1909.)
		1910 — 6 de janeiro .	Decreto n. 7.807 — Concede autorização á «Sorocaban Railway Company» para continuar a funccionar n Republica. (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1910
		1910 — 12 de maio. .	Lei n. 2.251 — Autoriza o credito especial de ..... 364:559$143 para pagamento dos juros garantid á Estrada de Ferro Sorocabana, de 29 de agosto 31 de dezembro de 1907. (*Diario Official* de 18 d maio de 1910.)
		1910 — » » » . .	Decreto n 7.995 — Transfere o porto de Tibiriç no rio Paraná, no logar que melhor convier para travessia desse rio, o ponto terminal da linh ferrea, comprehendida nas da Estrada de Ferro So rocabana, que, segundo a clausula 1ª do decret n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirigia de Ca pão Bonito para Agua-Boa, situada nas proximi dades da foz do rio Tibagy, sendo mantida a mesm garantia de juros por kilometro, devendo ser modi ficado nesse sentido o contracto celebrado com o Go verno de S. Paulo, nos termos do referido decret (*Diario Official* de 5 de junho de 1910.)
		1910 — 26 » » . .	Decreto n. 8.034 — Abre o credito de 364:559$14 para occorrer ao pagamento dos juros garantidos esta estrada, correspondentes ao periodo de 29 d agosto a 31 de dezembro de 1907. (*Diario Offic* de 31 de maio de 1910.)
		1910 — 22 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de co formidade com os accordos de trafego mutu suppram essas estradas, (Paraná, S. Paulo-Ri Grande e Sorocabana) umas ás outras, o materi necessario para occorrer ao transporte de merc dorias, que se acham accumuladas.
		1910 — 5 de agosto .	Aviso n. 372 — Approva as bases da tarifa de café d tabella n. 3, desta Companhia.
		1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está aut rizada a providenciar no sentido de serem mantid para as tarifas moveis das estradas de ferro de Sã Paulo os preços basicos correspondentes á taxa d 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas a respectivas locomotivas de apparelhos que evite a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 d maio de 1911.)

NUMERO	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1911—16 de novembro	Decreto n. 9.024 — Proroga por 4 mezes o prazo fixado na clausula II do decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, para apresentação dos estudos definitivos do ramal de Tibagy, desta estrada. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1911.)
1	**South American Railway. . .**	1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.633— Concede autorização a esta companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 6 de novembro de 1909.)
2	**South Braziliam Railway Company, limited.**	1910 — 14 de abril . .	Decreto n. 7.955 — Concede autorização a esta Companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official*, de 20 de abril de 1910.)
3	**State of Bahia South Western Railway Company.**	1909 — 4 de fevereiro	Decreto n. 7.317 — Concede autorização a «The State of Bahia South Western Railway Company, limited» para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1909.)
4	**Subterranea entre a Capital Federal e Nictheroy.**	1903 21 — de julho. .	Decreto n. 993 — Concede ao Dr. Carlos Cesar de Oliveira Sampaio e Antonio Julio de Oliveira Sampaio, pelo prazo de 60 annos, a construcção de uma estrada de ferro subterranea por tracção electrica, systema tubular, bitola de um metro, ligando a Capital Federal á cidade de Nictheroy.
5	**Sud-Ouest résilien. . . . .**	1906—31 de janeiro .	Decreto n. 5.876 — Concede autorização á «Compagnie des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens» para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 31 de março de 1906.)
6	**Southern San Paolo Railway Company, limited.**	1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.730 — Concede autorização a esta Companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 26 de maio de 1911.)
7	**Sul da Bahia. . . . . .**	1908 — 10 de junho .	Decreto n. 6.988 — Abre o credito de 200:000$ para occorrer ás despezas com o reconhecimento e estudos da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (*Diario Official* de 17 de junho de 1908.)
		1909—14 de janeiro. .	Decreto n. 7.285 — Abre o credito de 200:000$ para occorrer ás despezas effectuadas em 1908 com as estradas da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (*Diario Official* de 20 de janeiro de 1909.)
8	**Taubaté ao Amparo . . . . .**	1891 — 18 de abril . .	Decreto n. 155 — Concede privilegio, sem garantia de juros, para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre as cidades de Taubaté e Amparo, no Estado de S. Paulo, passando por territorio do de Minas Geraes.
		1892 — 20 de agosto .	Decreto n. 1.017 — Approva com modificações os estudos da estrada na extensão de 72 kilometros.
		1892 — 30 » » .	Decreto n. 1.029 — Altera as clausulas I, V e IX do decreto n. 155, de 18 de abril de 1891.
		1896 — 11 de dezembro	Decreto n. 2.403 — Proroga por quatro annos o prazo para a conclusão das obras.
9	**Therezopolis. . . . . .**	1911 — 28 » »	Decreto n. 9.255 — Concede a esta estrada o prolongamento de sua linha ferrea até o sul de Itabira de Matto Dentro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)
10	**Tijuca (Tramway Electrico) .**	1902 — 21 de maio. .	Decreto n. 4.414 — Transfere ao Banco da Republica do Brazil a concessão da Estrada de Ferro da Tijuca.
		1902 — 12 de novembro	Decreto n. 4.664 — Reduz a 3:600$ a quota de fiscalização da Estrada de Ferro da Tijuca, de que trata o art. 2º do decreto n. 4.414, de 21 de maio de 1902.
		1904 — 5 de maio. . .	Aviso n. 360 — Altera as tarifas da estrada, devendo vigorar os seguintes preços : da Juncção á Usina, 200 réis; da Usina á Caixa de Agua, 300 réis, e da Caixa de Agua ao Alto, 500 réis.
		1905 — 17 de março .	Aviso n. 79 — Approva a modificação no horario dos carros.
		1907 — 10 de maio. .	Aviso n. 161 — Approva, provisoriamente, o horario proposto e autoriza, nas mesmas condições, o trafego mutuo entre esta e a linha de Villa Isabel, obrigando-se, porém, dentro de um mez, a apresen-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			tar ao Governo as bases do accôrdo para aquel trafego. (*Diario Official* de 11 de maio de 1907.)
		1910 — 31 de janeiro.	Decreto n. 7.842 — Transfere á Prefeitura do District Federal, para o fim de ficar sujeita ao regimen d concessões por esta contractadas, a Estrada Ferro da Tijuca. (*Diario Official* de 1 e 10 de fev reiro de 1910.)
61	**Tram-Road de Nazareth. . .**	1893 — 13 de julho. .	Decreto n. 1.477 — Fixa o capital em 1.890:000$000.
		1893 — 12 de agosto .	Portaria approvando as alterações nas tarifas appro vadas por portaria de 28 de agosto de 1891.
		1906 — 29 de maio . .	Decreto n. 6.053 — Transfere ao Governo do Estado d Bahia o direito de resgatar o trecho de concessã federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade d Amargosa. (*Diario Official* de 31 de maio 1906.)
		1906 — 25 de junho . .	Termo de transferencia, ao Governo do Estado da Bahia do direito de resgatar o trecho de concessão federal de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa
		1910 — 23 de outubro.	Decreto n. 8.321 — Autoriza a revisão do contract approvado pelo decreto n. 7.308, de 29 de janei de 1909, para o fim de ser constituida a rêde d viação ferrea federal da Bahia.
		1910 — 5 de novembro	Aviso n. 24 — Autoriza as reducções de 25 °/o po transporte em wagons completos de kerozene gado, este quando despachado em trens de lotaçã nunca inferior a 12 wagons, na Estrada de Ferr Central da Bahia.
		1911 — 29 de março .	Officio ao director desta repartição communicando qu deixa de ser approvado o fornecimento do materia rodante e approvando o orçamento para a reducçã da bitola a um metro entre trilhos, linha telegra phica com apparelhos Morse e modificações d obras d'arte com alterações e especificações qu determina. Este officio determina ainda outras providencia e resoluções. (*Diario Official* de 1 de abril d 1911.)
		1911 — 31 » » .	Decreto n. 8.648 — Autoriza a revisão do contracto d 31 de outubro de 1910, lavrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, na conformidade do decret n. 8.321, de 23 de outubro do mesmo anno. (*Diari Official* de 4 e 5 de abril de 1911.)
		1911 — 8 de maio . .	Decreto n. 8.707 — Abre o credito de 600:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde d viação ferrea da Bahia. (*Diario Official* de 10 d maio de 1911.)
		1911 — 21 de junho .	Decreto n. 8.794 — Autoriza a emissão de titulos no valor de francos 60.000.000, de juro annual d 4 °/o, ouro, para pagamento de serviços contracta dos com a Companhia Viação Geral da Bahia (*Diario Official* de 23 de junho de 1911.)
		1911 — 23 de agosto .	Decreto n. 8.918 — Abre o credito de 400:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde (*Diario Official* de 25 de agosto de 1911.)
		1911 — 30 » » .	Decreto n. 8.939 — Concede autorização á *Compagnie des Chémins de Fer Federaux de l' Est Brésilien* para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 2 d setembro de 1911.)
		1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9005 — Approva o orçamento na importancia maxima de 4.623:728$332 das despezas relativas a diversas obras a executar na Estrada de Ferro da Bahia a Alagoinhas. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1911.)
		1911 — 11 » » .	Decreto n. 9.029 — Transfere para a *Compagnie des Chémins de Fer Federaux de l' Est Brésilien* o contracto celebrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, por decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (*Diario Official* de 17 e 20 outubro de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
	1911 — 14 de outubro.	Decreto n. 9.005 A — Approva o orçamento na importancia de 4.623:728$332 das despezas relativas á substituição da via permanente da linha de Alagoinhas até ao rio S. Francisco. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
	1911— 3 de novembro	Decreto n. 9077 — Approva os estudos definitivos referentes ao ramal de Timbó a Cipó, partindo da estação de Aporá, nesta estrada, na extensão de 40 kilometros, bem assim o respectivo orçamento, de 1.483:295$983. (*Diario Official* de 11 de novembro de 1911.)
	1911— 8 » »	Decreto n. 9.103—Proroga até 30 de novembro o prazo a que se refere a clausula XLIII do contracto approvado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1911.)
	1911— 16 » »	Decreto n. 9.122 — Proroga até 31 de dezembro de 1911 o prazo a que se refere o n. 5, 1 da clausula 1 do contracto approvado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1911.)
	1911—20 de dezembro	Decreto 9.229 — Abre o credito de 200:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de viação ferrea da Bahia. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1911.)
	1911—30 » »	Decreto n. 9.278 —Autoriza a acquisição da Estrada de Ferro Bahia e Minas e subsequente incorporação a esta rêde. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
Uberaba a Coxim	1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal.
	1894 — 20 de janeiro.	Decreto n. 1.658 — Approva com modificações os estudos definitivos da 1ª secção da linha, na extensão de 103 kilometros.
	1894 — 27 de agosto .	Decreto n. 1.779 — Proroga por dous annos os prazos estatuidos na clausula III do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para inicio e conclusão das obras da estrada.
	1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.940 — Proroga até 31 de dezembro de 1902 o prazo para conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
	1904 — 2 de março. .	Decreto n. 5.150 — Proroga até 31 de dezembro de 1905 o prazo para a conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
	1904 — 30 de julho. .	Decreto n. 5.266 — Transfere á Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da Estrada de Ferro de Uberaba a Coxim com algumas modificações das respectivas clausulas.
	1904 — 18 de outubro.	Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.
Viação Geral da Bahia. . . . Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.	1888 — 24 de fevereiro	Portaria approvando as *Condições Regulamentares* e tarifas da estrada.
	1897 — 3 » »	Portaria approvando as bases para alteração das tarifas em vigor e adopção da taxa movel.
	1897 — 26 de maio . .	Portaria approvando provisoriamente as alterações feitas nas tarifas e *Instrucções Regulamentares* da estrada, approvadas por portaria de 24 de fevereiro de 1888.
	1897 — 19 de julho. .	Decreto n. 2.553 — Approva definitivamente as bases das tarifas da estrada.
	1901 — 25 de junho .	Decreto n. 4.058 — Approva o contracto para o arrendamento provisorio da estrada e ramal com os engenheiros Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e Austricliano Honorio de Carvalho.
	1901 — 27 » »	Contracto para o arrendamento provisorio da estrada e ramal.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1904 — 19 de agosto .	Aviso n. 4 — Altera a praxe seguida na interpretação do art. 117 das *Condições Regulamentares* da estrada.
		1909 — 29 de janeiro.	Publicação das alterações nas instrucções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro de S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, Ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvados pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de maio de 1909.)
		1910 — 22 de fevereiro	Aviso n. 27 — Autoriza a reducção da bitola desta estrada, entre as estações de Calçada e Alagoinhas.
	Central da Bahia	1885 — 4 de julho . .	Decreto n. 9.455 — Approva provisoriamente as *Condições Regulamentares* e tarifas da estrada.
		1899 — 3 de janeiro .	Decreto n. 3.187 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor na estrada.
		1900 — 14 de maio . .	Decreto n. 3.656 — Altera as *Condições Regulamentares* e tarifas em vigor na estrada.
		1901 — 30 de dezembro.	Decreto n. 4.299 — Approva o contracto para o arrendamento provisorio da estrada.
		1902 — 8 de janeiro .	Contracto para o arrendamento provisorio.
		1902 — 21 de outubro.	Aviso n. 47 — Autoriza o abatimento de 20 °/o nos fretes das tarifas 6, 7, 8 e 9, calculados sobre a base invariavel de 11 dinheiros por mil réis, em favor dos generos de exportação provenientes da zona sertaneja, á distancia de quatro leguas do eixo da linha, da estação de Tapéra para cima.
		1904 — 17 de março. .	Aviso n. 2 — Reduz de 30 °/o a tarifa de generos de primeira necessidade.
		1909 — 29 janeiro . .	Publicação das alterações nas bases das tarifas da Estrada de Ferro Central da Bahia, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de maio.)
	S. Francisco.	1894 — 21 de maio. .	Decreto n. 1.717 — Approva as novas tarifas e *Instrucções Regulamentares* da estrada.
		1900 — 23 de janeiro .	Decreto n. 3.565—Contracta com o engenheiro Miguel de Teive e Argollo o arrendamento definitivo da estrada.
		1900 — 26 » » .	Contracto de arrendamento da estrada.
		1900 — 17 de fevereiro	Portaria approvando as alterações nas *Instrucções Regulamentares*, pauta e tarifas da estrada.
		1901 — 12 de setembro	Aviso n. 10 — Approva a modificação no horario em vigor, approvado por aviso n. 4, de 22 de julho de 1898.
		1902 — 22 de fevereiro	Aviso n. 4 — Modifica o horario dos trens, em vigor na estrada.
		1902 — 28 de julho. .	Aviso n. 10 — Approva a Pauta e Tarifas a vigorar na estrada.
		1903 — 13 de março .	Aviso n. 1 — Classifica provisoriamente na tarifa 7 o cobre nacional preparado no interior do Estado, mantendo-se para o cobre em chapas e vergalhões a classificação actualmente em vigor na tarifa 6.
		1904 — 17 » » .	Aviso n. 2 — Regula o transporte de agua e reduz de 30 % a tarifa de generos de primeira necessidade.
		1904 — 7 de julho . .	Aviso n. 7 — Resolve fazer cessar a reducção de tarifas dos generos de primeira necessidade, adoptada pelo aviso n. 2, de 17 de março corrente.
		1908 — 8 de fevereiro.	Aviso n. 9 — Approva o orçamento organizado pelos arrendatarios para as despezas de custeio no corrente exercicio, na importancia total de 1.533:604$560. (*Diario Official* de 9 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 30 de setembro	Aviso n. 123 — Autoriza os arrendatarios a estabelecer uma parada no povoado de Carrapichel.
		1909 — 29 de janeiro.	Decreto n. 7.308 — Approva as clausulas para novação do contracto de arrendamento definitivo desta estrada, no Estado da Bahia, e para o contracto de arrendamento provisorio da estrada de ferro de

NUMERO	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementa
			Bahia ao S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos que forem sendo entregues ao trafego do prolongamento da Timbó a Propriá e da Estrada de F. Central da Bahia. (*Diario Official* de 23 de março de 1909.)
		1909 — 29 de janeiro.	Publicação das alterações nas intrucções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro de S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, Ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de maio de 1909.)
		1909 — 19 de outubro.	Aviso n. 83 — Approva a planta para a ligação da estrada ao ramal do Timbó, com a obrigação, porém, de intercalar dois trilhos em vez de um, afim de ser evitado o desvio do eixo da linha e reduzido o orçamento de 14:000$ a 6:658$818, que será levado á conta de capital.
		1909—29 de janeiro. .	Decreto n. 7.308 — Approva as clausulas para novação do contracto de arrendamento definitivo da Estrada de Ferro S. Francisco e para o contracto de arrendamento provisorio da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos que forem sendo entregues ao trafego do prolongamento de Timbó a Propriá e da Estrada de Ferro Central da Bahia. (*Diario Official* de 23 março de 1909.)
		1909 — 24 de maio. .	Publicação, no *Diario Official*, das alterações das tarifas e instrucções regulamentares das estradas de ferro de S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909.
		1909—19 de agosto. .	Decreto n. 7.509 — Transfere para a Companhia Viação Geral da Bahia o contracto de arrendamento das estradas de ferro federaes, de que trata o decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de agosto de 1909.)
	Timbó a Propriá	1904 — 19 de maio . .	Portaria approvando as instrucções para estudos definitivos da Estrada de Ferro do Timbó, no Estado da Bahia, á cidade de Propriá, no Estado de Sergipe.
		1905 — 27 de fevereiro	Portaria alterando o quadro do pessoal da commissão de estudos da estrada, a que se refere o art. 10 das instrucções approvadas por portaria de 19 de maio de 1904.
		1907 — 3 de outubro	Decreto n. 6.671—Approva os estudos e orçamento desta estrada. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1907.)
		1907 — 24 » »	Decreto n. 6.701 — Abre o credito de 200:000$ para conclusão dos estudos desta estrada, até entroncar com a Central de Alagôas. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1907.)
		1908 — 30 de julho . .	Decreto n. 7.049 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 220:000$ para indemnização ao Estado de Sergipe de igual quantia fornecida ao Governo Federal para despezas com os estudos desta estrada. (*Diario Official* de 2 de agosto de 1908.)
		1908—12 de novembro	Decreto n. 7.171 — Autoriza a construcção. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1909.)
		1909—29 de janeiro. .	Publicação das alterações nas instrucções regulamentares, bases das tarifas e panta, relativas ás estradas de ferro de S. Francisco, Ramal do Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de maio de 1909.)
		1909—11 de junho . .	Decreto n. 7.440 — Transfere para a razão social Austricliano de Carvalho & C. o contracto para a construcção. (*Diario Official* de 20 de junho de 1909).)
		1909—27 de agosto. .	Publicação no *Diario Official* do contracto para a construcção da estrada.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1909—.	Aviso autorizando a substituição do fio de cobre pelo de ferro galvanizado, na linha telegraphica. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
64	**Victoria a Minas.**	1902 — 1 de fevereiro	Decreto n. 4.337 — Confirma á Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas a concessão feita pelo decreto n. 1.082, de 28 de novembro de 1890, substituido, porém, o traçado, já approvado, da Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá, por outro que, partindo da cidade da Victoria, Estado do Espirito Santo, passe por Peçanha e termine em Diamantina, no de Minas Geraes.
		1903 — 3 » »	Decreto n. 4.759 — Aceita, com modificações, para a construcção da Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, os estudos definitivos da linha comprehendida entre Victoria e Peçanha, anteriormente approvados.
		1904 — 26 de abril . .	Decreto n. 5.205 — Approva os estudos definitivos e o orçamento da variante «Páo Gigante», da estrada entre S. José de Queimados, no kilometro 29,300, e a villa Collatina, no kilometro 156, do traçado a que se refere o decreto n. 4.759, de 3 de fevereiro de 1903.
		1904 — 10 de maio . .	Decreto n. 5.214 — Approva o regulamento e tarifas da estrada.
		1904 — 24 » » . .	Aviso n. 414 —Approva o horario dos trens da estrada.
		1904 — 5 de outubro.	Portaria approvando provisoriamente o quadro do pessoal e tabella de vencimentos.
		1904 — 10 » » .	Aviso n. 664 — Fixa em frs. 17.897.102 a totalidade dos depositos autorizados, sendo : 1º, de frs. 5.524.079, autorizado por despacho de 4 de junho de 1902; e 2º, de frs. 12.373.023 a que ficou reduzido o de frs. 16.211.509, autorizado por despacho de 5 de fevereiro de 1903.
		1904 — 29 » » .	Aviso n. 698 — Autoriza o delegado, em Londres, a pagar á Companhia a importancia de frs. 523.035, correspondente á garantia de juros do 1º semestre deste anno, á razão de 6 °/o sobro o capital depositado de frs. 17.897.102, com o desconto já feito de frs. 13.878, concernentes aos juros pagos pelo estabelecimento bancario em que foi depositado aquelle capital.
		1904 — 31 » » .	Aviso n. 700 — Approva a modificação do horario em vigor na estrada.
		1905 — 23 de fevereiro	Aviso n. 52 — Approva o horario para os trens extraordinarios entre as estações de Porto Velho e Alfredo Maia.
		1905 — 15 de março .	Aviso n. 67 — Autoriza o pagamento de 523.279 francos ao representante da Companhia, juros correspondentes ao 2º semestre do anno de 1904.
		1905 — 11 de abril . .	Decreto n. 5.506 — Approva os estudos de uma variante da estrada, comprehendida entre os kilometros 92 e 113 do traçado a que se refere o decreto n. 5.205, de 26 de abril de 1904, com a subvariante projectada entre as estacas 258 + 6 e 508 + 6 e a modificação entre as estacas 0 e 130 indicada em tinta azul nas plantas.
		1905 — 7 de julho. .	Portaria — Approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os diversos serviços, até a extensão em trafego de 200 kilometros. (*Diario Official* de 14 de julho de 1905.)
		1905 — 10 » » . .	Aviso n. 199 — Autoriza a fazer em suas tarifas, a titulo de experiencia e em caracter provisorio, as seguintes alterações : Tarifa n. 12 — O café em grão ou casquinha pagará a taxa de tres réis por 10 kilos o kilometro, até 200 kilometros ; Tarifa n. 13 —O café em côco ou cereja pagará a taxa de 2,5 réis, nas mesmas condições ;

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		O sal grosso ou de cozinha pagará 2,5 réis por 10 kilos o kilometro, conforme a tarifa n. 9 ; Finalmente, a cerveja de producção nacional será cobrada pela tarifa n. 7.
	1906 — 28 de agosto .	Aviso n. 241 — Autoriza o pagamento de 932.499 francos á Companhia, juros do primeiro semestre de 1906.
	1906 — 16 de outubro.	Decreto n. 1.532 — Autoriza o Governo a abrir o credito extraordinario de 66:000$ (ouro) para pagamento de juros de 6 °/₀ ao anno, devidos á Companhia de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1906.)
	1906 — 23 » » .	Decreto n. 693 — Abre o credito extraordinario de 66:000$ (ouro) para pagamento dos juros de 6 °/₀ ao anno, devidos de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)
	1907 — 31 de julho. .	Portaria — Approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços até a extensão em trafego de 350 kilometros. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1907.)
	1907 — 9 de setembro	Portaria — Approvando, provisoriamente, a titulo de experiencia, as alterações nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
	1907 — 23 » »	Aviso n. 312 — Autoriza a Companhia a construir uma estação no districto de Cavallinhos. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1907.)
	1907— 14 de novembro	Aviso n. 369 — Autoriza a construcção de uma parada na povoação de Baixo Guandú, de conformidade com o accordo firmado com os interessados que a solicitaram.
	1908 — 10 de setembro	Aviso n. 311 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de francos 1.466.173, de juros correspondentes ao 1º semestre de 1908.
	1909 — 27 de maio. .	Decreto n 7.424 — Approva com modificação os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 137 kilometros a partir da estaca 3.970, da revisão dos estudos na margem direita do rio Doce, pouco abaixo de Derrubadinha. (*Diario Official* de 4 junho de 1909.)
	1909 — 8 de julho. .	Decreto n. 7.455 — Substitue o trecho de Sant'Anna de Ferros a Serro da Estrada de Ferro Victoria á Diamantina pelo de Curralinho, da Estrada de Ferro Central do Brazil, á cidade de Diamantina, em Minas. (*Diario Official* de 11 de julho de 1909.)
	1909 — 20 de agosto .	Portaria approvando a reducção de preço e alteração de classificação nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 21 e 22 de agosto de 1909.)
	1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.599 — Approva com as modificações os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho á Diamantina, na extensão de 38,900 kilometros. (*Diario Official* de 21 de outubro de 1909.)
	1909 — 30 » » .	Aviso autorizando o deposito de 3.000:000$ correspondente aos estudos e construcção de 100 kilometros, ficando o restante dependente da approvação dos estudos de toda a linha e do bom andamento que for dado pela companhia á construcção. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1909.)
	1909 —	Aviso declarando a esta Repartição que as modificações constantes do decreto n. 7.599, de 14 de outubro ultimo, approvando os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho á Diamantina, são as constantes do officio n. 1.035, de 11 daquelle mez, da mesma repartição. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
	1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.773 — Autoriza a modificação do contracto para o fim de ser adquirido o direito de reversão em suas linhas. (*Diario Official* de 25 de janeiro de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.889 — Approva com modificações os estudos definitivos do segundo trecho da linha de Curralinho á Diamantina. (*Diario Official* de 22 de março de 1910.)
		1910 — 28 » » .	Decreto n. 7.920 — Abre o credito de 99:216$536, ouro, supplementar á consignação «Estrada de Ferro Victoria á Diamantina», da verba 8ª do orçamento do exercicio de 1909. (*Diario Official* de 30 de março de 1910.)
		1910 — 18 de agosto .	Decreto n. 8.153 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia total de 1.587:020$476, da variante da Serra do Riacho das Varas, com a extensão de 18.930 metros entre os kilometros 61,080 e 80,100 do ramal de Curralinho. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1910.)
		1910 — 1 de setembro	Decreto n. 8.188 — Approva o projecto apresentado pela Companhia, de conformidade com o disposto no decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, para a electrificação da linha de Victoria a Itabira de Matto Deutro, com o respectivo orçamento, na importancia total de 52.686:773$882, que será remunerada com o transporte do minerio de ferro nos termos da clausula IV do referido decreto de n 7.773, de 30 de dezembro de 1909. (*Diario Official* de 22 de setembro de 1910.)
		1910 — 6 » »	Aviso n. — Autoriza a Delegacia do Thesouro em Londres a pagar á Companhia a garantia de juros do primeiro semestre do corrente anno, na importancia de francos - 1,878,804,13. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1910.)
		1910 — 15 » »	Decreto n. 8.217 — Approva, de conformidade com a clausula 3ª do decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, o projecto apresentado pela Companhia para a construcção de um alto forno electrico destinado á preparação do minerio de ferro que transportar, de accordo com os documentos que acompanham. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1910.)
		1910 — 27 » »	Aviso n. — Permittindo a Companhia depositar na *Caisse Generale et Banque de Crédit Mobilier* somente a importancia correspondente ao capital maximo relativo a - 150 kilometros, isto é, de ... 4.500:000$, ouro, dos quaes 1.648:501$000 representam a differença entre a somma dos depositos já autorizados e a despeza realizada e a restante parte da quantia a despender nas construcções em andamento para a construcção do trecho de Figueira a Itabira de Matto Dentro. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.308 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 20.963:069$295, da linha de Victoria a Diamantina, na extensão de 257,707 kilometros. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.363 — Approva os projectos e orçamentos para a construcção de estações de 1ª e 4ª classes, na importancia de 47:829$475, e bem assim o projecto de uma officina de reparação na Estrada de Ferro de Curralinho a Diamantina, desta Companhia. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1910.)
		1911 — 22 de março .	Decreto n. 8.622 — Abre o credito de 194:381$510, ouro, supplementar á consignação «Estrada de Ferro Victoria á Diamantina», da verba 5ª do orçamento de 1910. (*Diario Official* de 25 de março de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
stradas de Ferro Subvencionadas.	1910 — 14 de abril. .	Decreto n. 7.960 — Approva as clausulas do contracto com o coronel José Guilherme de Souza o o Dr. Vicente de Toledo de Ouro Preto para a concessão da subvenção de 6:000$ por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, destinada a dezenvolver a colonização, entre Porto de Souza, no Estado do Espirito Santo, e a cidade de Manhuassú, no Minas Geraes. (*Diario Official* de 29 de abril de 1910.) O *Diario Official* de 10 e 14 de maio de 1910 reproduziu o decreto.
	1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.170 — Autoriza a electrificação das linhas ferreas de que trata o decreto n. 7.960, de 14 de abril de 1910. (*Diario Official* de 15 e 16 de dezembro de 1911.)
ompanhia Viação Ferrea Itabapoana.	1910 — 21 de julho. .	Decreto n. 8.102 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção do trecho da linha ferrea da Villa de Itabapoana a Bom Jesus de Itabapoana, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
	1911 — 28 de junho. .	Decreto n. 8.804 — Approva com modificações os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho da linha ferrea da villa Itabapoana a Bom Jesus, na extensão de 15,600. (*Diario Official* de 11 de julho de 1911.)
. F. de Dourado.	1910 — » » » . .	Decreto n. 8.104 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro do Dourado, para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 53 kilometros da linha ferrea entre Ibitinga e Rio Preto, e 36 kilometros, do ponto mais conveniente do ramal de Bocaina a Barery, até a estação de Ayrosa Galvão, servindo a cidade de Jahié. (*Diario Official* de 29 julho de 1910.)
	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.318 — Approva as clausulas do contracto com o coronel Paulo Orozimbo de Azevedo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 60 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da fazenda «Rio Claro» situada no municipio de Sallesopolis, comarca de Santa Branca, Estado de S. Paulo, vá terminar na estação de Mogy das Cruzes, Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
	1910 — 27 » » .	Decreto n. 8.328 — Approva as clausulas do contracto com o Dr. Bento Dinard de Araujo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão maxima de 120 kilometros, que, partindo da estação de Campo Bello e passando por Bemfica, Monte Serrat, Alto Itatiaya, séde do nucleo Visconde de Mauá, vá até a estação de Rezende, ambas na Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
	1910 — 4 de novembro	Aviso n. 37 — Declara ao Ministerio da Agricultura ser necessario estabelecer regras geraes para o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes.
	1910 — 5 » »	Decreto n. 8.340 — Approva as clausulas do contracto com Fabio Botelho para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro para a construcção de 51 kilometros de linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente da cidade de Guaratinguetá, vá terminar no municipio de Pindamonhangaba, no Estado de S. Paulo. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
		1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.342 — Approva as clausulas do contracto com Amandio Fidencio Lampert e Pedro A. Gonçalves de Carvalho para a concessão da subvenção de 15:000$, por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, de 100 kilometros de extensão, no valle colonizado do rio Cahy, partindo do Porto de S. João de Montenegro até o limite do municipio de S. Sebastião do Cahy com o de Caxias, no Estado do Rio Grande do Sul. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)
		1910 — » » »	Decreto n. 8.343 — Approva as clausula do contracto com a Companhia Amparo Industrial para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 100 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da estação de Villa Nova, na Estrada de Ferro Leopoldina, vá á margem do rio Muriahé, no logar Santa Rosa e dahi á estação do Cardoso Moreira, na mesma estrada, com um ramal do ponto mais conveniente, acompanhando aquelle rio até á cidade de Campos, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 8 de dezembro de 1910.)
	S. Paulo a Goyaz.	1910 — 14 » »	Decreto n. 8.392 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, para a construcção de uma estrada de ferro de 120 kilometros de extensão, que, partindo de Monte Azul, Estado de S. Paulo, vá ás margens do Rio Grande, divisa de Minas Geraes com S. Paulo. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1910.)
		1911 — 3 » »	Decreto n. 9.084 — Altera a clausula XVII do contracto com a Companhia de Estrada de Ferro de S. Paulo a Goyaz, a que se refere o decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910.
	E. F. Funilense.	1910 — 14 de abril. .	Decreto n. 7.959 — Approva as clausulas do contracto com o Estado de S. Paulo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção do prolongamento desta Estrada, de «Arthur Nogueira» até a margem do rio Mogy-Guassú, na extensão maxima de 44 kilometros. (*Diario Official* de 16 de abril de 1910.)
		1910 — 21 de julho. .	Decreto n. 8.103 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da Estrada, da estação de «Arthur Nogueira» á margem do rio Mogy-Guassú. (*Diario Official* de 6 de agosto de 1910.)
		1911 — 25 de janeiro .	Decreto n. 8.532 — Estabelece regras para a concessão destas Estradas com direito á subvenção. (*Diario Official* de 28 do janeiro de 1911.)
		1911 — 30 de agosto .	Decreto n. 8.931 — Autoriza o industrial Manoel José da Costa Lisboa a construir, sem onus para o Thesouro Nacional, uma linha ferrea destinada ao transporte dos minerios de sua propriedade, em Antonina, Estado do Paraná. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911.)
		1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9.003 — Transfere a Paulo Affonso Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Corrêia e Henrique Palm ou á firma, companhia ou empreza que os mesmos organizarem, a concessão feita a Paulo Orozimbo de Azevedo para a construcção de uma estrada de ferro colonial. (*Diario Official* de 7 de outubro de 1911.)

LEGISLAÇÃO GERAL

DAS

ESTRADAS DE FERRO DO BRAZIL

DECRETO N. 101 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1835.

(*Poder Legislativo*)

O Regente, em nome do Imperador, o Sr. D. Pedro II, ha por bem sanccionar, e manda que se execute a resolução seguinte da Assembléa Legislativa:

Art. 1.º O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros.

Art. 2.º Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre estas fôr construida, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo eguaes ás que existem, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3.º O Governo poderá conceder a estas companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce nos arts. 5º, 6º, 7º, 9º e 13º do decreto de 17 de setembro do corrente anno, em tudo quanto fôr applicavel.

Art. 4.º As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1.º Não receber por transporte de arroba de peso mais de 20 réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis.

§ 2.º Dirigir a estrada pelas cidades e villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhe parecer melhor.

§ 3.º Começar a estrada no prazo de dous annos a contar do dia em que concluirem o contracto com o Governo e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estradas.

§ 4.º Ficar sujeitas a multas e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes.

Art. 5.º Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 31 de outubro de 1835, 14º da Independencia e do Imperio. — *Diogo Antonio Feijó.* — *Antonio Paulino Limpo de Abreu.*

LEI N. 641 — DE 26 DE JUNHO DE 1852

Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem Sanccionar, e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1.º O Governo fica autorizado para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por um prazo que não excederá a 90 annos, contados da incorporação da companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes:

§ 1.º A companhia emprezaria terá o direito de desapropriar, na fórma da lei, o terreno de dominio particular que for necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente, para o mesmo fim, concedidos os terrenos devolutos e nacionaes e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnizações que forem de direito.

§ 2.º O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, para a construcção do caminho de ferro.

§ 3.º Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação

sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção, bem como, durante um prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a companhia em suas officinas e custeio da estrada.

§ 4.° Durante o prazo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de um como de outro lado e na mesma direcção deste, salvo se houver accôrdo com a companhia.

§ 5.° Durante o mesmo privilegio, a companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em uma tabella organizada de accôrdo com a companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6.° O Governo garantirá á companhia o juro até 5 % do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento deste juro.

§ 7.° Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo uma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a companhia tiver feito dividendo de 8 %, pelo menos.

§ 8.° Fixará o Governo, de accôrdo com a companhia, o maximo de dividendos, dado o qual, terá logar a reducção nos preços da tabella de transporte.

§ 9.° A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional e sendo estrangeiro participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

§ 10. A companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

§ 11. O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commodidade publica se abrirem, nem a respectiva companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 12. No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando uma multa de 4:000$ a 20:000$ na falta de cumprimento em um ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto, si a companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo fôr marcado.

§ 13. O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, se o julgar conveniente, convencionando-se com a companhia sobre a época e a maneira de o realizar.

§ 14. Por meio dos necessarios regulamentos, e de intelligencia com a companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e policia, do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construcção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até 200$, e de prisão até tres mezes, e solicitando do Corpo Legislativo providencia acerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empreza, as garantias do publico e os interesses do Estado.

Art. 2.° Si apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo egualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no artigo antecedente. Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo, afim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a opportunidade das emprezas e a responsabilidade do Thesouro.

Art. 3.° O Governo restituirá a Thomaz Cockrane a quantia de 4:000$ e o respectivo juro de 6 % ao anno, que pagou de multa pela falta de cumprimento do contracto para a construcção da estrada de ferro, que foi reconhecido sem vigor.

Art. 4.° Ficam sem vigor as disposições em contrario.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 26 de junho de 1852, 31° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

Regulamento sobre desapropriação para a construcção de obras e serviços das linhas ferreas.

DECRETO N. 1.664 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1855

Dá regulamento para execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, sobre as desapropriações para a construcção de obras e serviços das estradas de ferro do Brazil.

Hei por bem que, na execução do Decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, que autoriza o Governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem necessarios para a construcção das obras e mais serviços pertencentes á Estrada de Ferro D. Pedro II, e ás outras estradas de ferro do Brazil, e a marcar as regras para indemnização dos proprietarios dos ditos predios e terras, se observe o Regulamento que com este baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855, 34° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento para a execução da lei n. 816, de 10 de julho do corrente anno.

Art. 1.º As estradas de ferro, autorizadas por lei e decreto do Governo Imperial, não poderão ser executadas pelos emprezarios ou companhias, a quem tiver sido incumbida a sua execução, sem que tenham sido approvadas as respectivas plantas por decreto.

Art. 2.º Pela approvação das plantas por decreto entender-se-hão desapropriados em favor dos emprezarios ou companhias incumbidas da construcção das estradas de ferro, todos os predios e terrenos comprehendidos total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que forem necessarios para a sua construcção, estação, serviço e mais dependencias.

Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação das plantas por decreto.

Art. 3.º O emprezario ou companhia incumbido da construcção da estrada de ferro não tomará posse dos terrenos e predios desapropriados, sem que proceda a respectiva indemnização.

O processo de indemnização será promovido pelos agentes do emprezario ou companhia perante os Juizes do Civel, onde os houver, e na falta destes perante os juizes municipaes dos respectivos termos, no caso de não poderem o emprezario ou os directores da companhia convencionar amigavelmente com os proprietarios, ou quando estes forem menores ou interdictos, si seus tutores ou curadores não acceitarem as offertas.

Art. 4.º Para se instaurar o processo perante o Juiz do Civel ou Municipal, conforme o disposto no artigo antecedente, o emprezario ou agentes da companhia lhe requererão em separado a citação de cada um dos proprietarios e de seus tutores ou curadores, no caso de serem menores, para effeito de nomearem dous arbitros, que com os dous nomeados pelo emprezario ou companhia e com o designado pelo Governo procedam á avaliação do predio ou terreno, sendo que não queiram acceitar a quantia que o emprezario ou agente da companhia deverão offerecer para essa indemnização.

O requerimento deverá ser instruido com os seguintes documentos: 1º, cópia do decreto que approvou o plano das obras; 2º, cópia da planta especial do terreno ou do predio; 3º, attestado de um engenheiro designado pelo Governo, certificando ser o terreno ou predio, de que se tratar, comprehendido no plano approvado por decreto imperial, e ser exacta a planta que delle se apresentar; 4º, declaração dos dois arbitros que nomearem para com os do proprietario e o designado pelo Governo, procederem á avaliação da indemnização, si a offerta não fôr acceita.

Si se tratar de indemnização de predio urbano, certidão da decima que tiver sido paga no 2º semestre do ultimo anno financeiro, e no caso de não se ter pago decima nesse semestre, por não ser devida, certidão da ultima anterior e da primeira posterior que se houver pago.

A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II fica dispensada de apresentação do documento de que trata o n. 1 dos processos de indemnização dos predios e terrenos comprehendidos na 1ª secção da referida estrada, contractada pelo Governo Imperial com Mr. E. Price.

Art. 5.º Os proprietarios ou seus tutores ou curadores, a quem fôr feita a citação, serão obrigados, sob pena de revelia, a declarar dentro de cinco dias, depois da citação, si acceitam, ou não, a indemnização offerecida e no caso de não acceitarem, declararão a quantia que pretenderem e nomearão logo dous arbitros que deverão proceder com os do emprezario ou companhia, e o designado pelo Governo, á avaliação da indemnização, si o emprezario e a companhia não se conformarem com o pedido feito pelo proprietario.

Nos casos de revelia o Juiz nomeará os arbitros que competeria ao proprietario nomear .

Art. 6.º Os tutores e curadores dos proprietarios, que os tiverem, serão autorizados por simples despacho do Juiz de Orphãos a acceitar as offertas de indemnização que acharem uteis a seus tutelados ou curatelados.

Art. 7.º Si o offerecimento do emprezario ou companhia ou pedido do proprietario fôr acceito, recebida por este a quantia, ou depositada si recusar ou não poder recebel-a, o Juiz do Civel ou o Municipal mandará passar em favor do emprezario ou companhia mandado de posse, que será executado sem embargo de quaesquer embargos e servirá de titulo ao emprezario ou companhia.

Art. 8.º Si nem o offerecimento do emprezario ou companhia, nem o pedido do proprietario fôr acceito, os arbitros nomeados se reunirão sob a presidencia do Juiz a que se refere o art. 3º, no dia e hora fixados por este, e em sua presença farão a avaliação da indemnização devida, observadas as regras dos arts. 12 e 13.

Art. 9.º Feita a avaliação e recebida pelo proprietario a sua importancia, ou depositada si recusar ou não poder recebel-a, mandará o Juiz passar mandado de posse na fórma do art. 7º; si as indemnizações não excederem as offertas do emprezario ou companhia, as partes que tiverem recusado pagarão as custas do processo, si, porém, forem superiores, será o emprezario ou companhia condemnado nas custas.

Art. 10. As pessoas que forem nomeadas arbitros pelo emprezario ou companhia ou pelos proprietarios não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos ou tendo algum impedimento dos declarados no art. 8º do decreto n. 806.

Art. 11. Os arbitros, que não forem escusos pelo Juiz, e que não comparecerem no dia fixado á avaliação dos predios e terrenos desapropriados, poderão ser compellidos a cumprir o seu dever com a multa até 50$ e prisão até oito dias. As multas e prisão serão ordenadas pelo Juiz, administrativamente, revertendo as multas em favor da respectiva municipalidade.

Art. 12. Para proceder á avaliação das indemnizações dos terrenos que não

forem quintaes das casas sujeitas ao pagamento da decima, os arbitros observarão as seguintes regras:

1.ª As indemnizações não poderão ser em caso algum inferiores ás offertas do emprezario ou agentes da companhia, nem superiores ás exigencias dos proprietarios;

2.ª Si os terrenos ou predios, que houverem de ser desapropriados sómente em parte, ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou ficarem privados das serventias necessarias para uso e goso dos terrenos e predios não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, se assim requererem os seus proprietarios;

3.ª Serão fixadas indemnizações em favor de cada uma das partes, que as reclamarem sob titulos differentes.

No caso de usofructo, porém, uma só indemnização será fixada em attenção ao valor total da propriedade, e o usofructuario e o proprietario exercerão seus direitos sobre a quantia fixada.

4.ª Os arbitros attenderão á localidade, ao tempo, ao valor em que ficar o resto da propriedade, ao damno que provier da desapropriação e a quaesquer outras circumstancias que influam no preço, porém as construcções, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, depois de conhecido o plano das obras e com o fim de elevarem a indemnização, não deverão ser attendidas.

5.ª As partes ou seus procuradores poderão apresentar suas observações resumidamente, e os arbitros poderão ouvir os peritos que julgarem conveniente fazer vistorias nos logares ou delegar para este fim um ou alguns de seus membros.

Art. 13. Para avaliação das indemnizações dos predios sujeitos á decima serão observadas as seguintes regras:

1.ª Nenhuma indemnização poderá ser menor do que o valor de 20 annos do rendimento do predio, devendo ser calculado este rendimento pela decima que houver pago no ultimo semestre immediato áquelle em que houver de verificar-se a desapropriação; e no caso de não ter pago decima neste semestre, pela certidão do que pagou no semestre anterior. Si não houver pago decima no referido semestre, regular-se-á o preço sómente pela ultima decima paga, salvo o caso de se haverem feito no predio obras importantes depois desse pagamento.

2.ª Nenhuma indemnização será elevada a maior quantia no que importarem os ditos 20 annos de rendimento calculado pela decima, e mais 10 % dessa importancia, si o referido predio estiver alugado e os proprietarios forem maiores; si, porém, forem menores ou morarem nos predios que tiverem de ser indemnizados, ou forem corporações de mão morta, ou os predios estiverem no ultimo caso da regra 1ª, a indemnização poderá ser elevada até 20 % acima de 20 annos de rendimento calculado pela decima. Si os predios forem de corporações que não paguem decima, ou pertencerem ao Estado, e não estiverem comprehendidos na disposição da 2ª parte do § 1º do art. 1º do decreto de 26 de junho de 1852, a avaliação se fará, no primeiro caso, sobre a base do aluguel do predio com porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo a 20 %, e no segundo caso será a avaliação feita por estimativa, precedendo informação de dous engenheiros e dous mestres de obras designados pelo Juiz do Civel;

3.ª A indemnização dos predios, que estiverem situados em localidades não sujeitas ao imposto da decima, será feita, segundo a avaliação a que se proceder sobre a base do seu aluguel, com a porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo de 20 %;

4.ª A indemnização daquelles a que por seu destino especial não puderem ser applicadas as regras dos paragraphos anteriores será feita segundo as regras estabelecidas para os terrenos no art. 12.

Art. 14. Os proprietarios dos terrenos e predios, pelos quaes devam passar as estradas de ferro autorizadas pelo Corpo Legislativo e concedidas a emprezarios ou companhias pelo Governo Imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das estradas.

Os emprezarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios.

Ficou, porém, entendido que terão os ditos proprietarios o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias, que tenham sido destruidas ou damnificadas por esses exames.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1.021 — DE 26 DE AGOSTO DE 1903

Manda applicar a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal o decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, com algumas alterações.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Art. 1.º São applicaveis a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal, executadas administrativamente, ou por contracto, as disposições do decreto legislativo n. 816, de 10 de julho de 1855, com a seguinte alteração:

Os arbitros incumbidos de fixar o valor da indemnização serão em numero de tres, sendo nomeados, um pelo respectivo Governo, outro pelo proprietario ou seus representantes legaes, e o terceiro pelo Juiz.

Art. 2.º O Governo expedirá regulamento para execução da presente lei, modificando, de accôrdo com ella, o processo estabelecido pelo decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, e demais formalidades, para desapropriações, podendo consolidar as disposições vigentes. O *quantum* da indemnização ao proprie-

tario não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto predial e tendo por base este imposto lançado no anno anterior ao da decretação da desapropriação.

§ 1.° Si a propriedade não estiver sujeita a imposto predial, o valor da indemnização será calculado pelo aluguel do ultimo anno, verificado ou estimado por arbitros.

§ 2.° Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, ou tiver cahido em estado de ruinas, a indemnização não ficará sujeita aos limites estabelecidos no regulamento.

§ 3.° Si houver urgencia, póde o Governo respectivo, depositando o maximo estabelecido, requerer ao juiz a immediata immissão na posse do immovel, até que seja regularmente verificada a importancia da indemnização. Feito o deposito, poderá, entretanto, o proprietario levantar desde logo a somma correspondente ao minimo.

§ 4.° Si, por qualquer motivo, não forem levadas a effeito as obras para as quaes foi decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehaver o seu immovel, restituindo a importancia recebida, indemnizando as bemfeitorias que porventura tenham sido feitas, e augmentando o valor do predio.

§ 5.° Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, será facultado ao proprietario, que acceitar a indemnização por accôrdo, a acquisição dos terrenos nas novas vias de communicação, si os houver disponiveis, fixado pelo respectivo Governo o preço minimo, independente de concurrencia.

§ 6.° Si houver accumulo de serviço nos processos das desapropriações, poderá o Governo nomear, pelo Ministerio ao qual pertença a obra, uma ou mais pessoas idoneas que representem provisoriamente a Fazenda Nacional, activa e passivamente, em juizo ou fóra delle, percebendo a remuneração razoavel que fôr arbitrada pela verba consignada para as despezas de desapropriação.

§ 7.° Quando os locatarios reclamarem, em tempo opportuno, qualquer indemnização a que tenham provado direito por bemfeitorias necessarias ou uteis, que valorizem o predio, ou por haverem reconstruido o predio anteriormente á presente lei, o Governo poderá entrar em accôrdo com elles pagando-lhes o que fôr reconhecidamente justo.

Em falta desse accôrdo prevalecerão a avaliação, as regras e os limites legaes. Fica entendido que o valor pago aos locatarios não poderá ser computado na parte do proprietario, ao qual só competirá a indemnização do preço dado, segundo as regras desta lei, ao predio sem as bemfeitorias, ou ao terreno sem edificio.

§ 8.° As questões entre proprietarios e locatarios ou quaesquer terceiros não impedirão, em caso algum, o seguimento do processo da desapropriação. E, pois, em falta de accôrdo entre os interessados, o Governo depositará o preço das avaliações para que sobre elle os interessados exerçam seus direitos; e feito o deposito, o Governo entrará na posse do predio, continuando o processo desembaraçadamente.

§ 9.° Quando no predio desapropriado houver grandes installações, como de machinismos em funccionamento, o Governo poderá, si julgar justo e equitativo, indemnizar ou fazer á sua custa a despeza do desmonte e transporte dessas installações, ou apenas auxiliar com uma parte razoavel os gastos do transporte.

Art. 3.° O Governo no regulamento estabelecerá tambem as regras e formalidades para a occupação temporaria de immoveis, quando fôr indispensavel á execução das obras decretadas e para a devida indemnização aos proprietarios.

Art. 4.° Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 4.956 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1903

Approva o regulamento de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Usando da autorização conferida pelo art. 2° do decreto n. 1.021, de 26 de agosto deste anno, resolve approvar o regulamento que com este baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Justiça e Negocios Interiores, de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica para todas as obras da União e do Districto Federal.

Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 4.956, desta data

TITULO I

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 1.° A desapropriação só pode ter logar por *necessidade* ou *utilidade* publica, legalmente verificada com excepção unica á plenitude do direito de propriedade, na fórma do art. 72 § 17 da Constituição Federal.

Art. 2.° A desapropriação por *necessidade* publica verifica-se nos seguintes casos (lei de 9 de setembro de 1826, art. 1°; dec. n. 353, de 12 de julho de 1845, art. 35):

1.° Defesa do Estado;

2.° Segurança publica;

3.° Soccorro publico em tempo de fome, ou outra extraordinaria calamidade;

4.° Salubridade publica.

Art. 3.° A desapropriação por *utilidade* publica verifica-se nos seguintes casos dec. n. 353, de 1845, art. 1°):

1.° Construcção de edificios e estabelecimentos publicos de qualquer natureza que sejam;

2.° Fundação de povoações, hospitaes e casas de caridade ou de instrucção;

3.° Aberturas, alargamentos, ou prolongamentos de estradas, ruas, praças e canaes;

4.° Construcção de pontes, fontes, aqueductos, portos, diques, cáes, pastagens e de quaesquer estabelecimentos destinados á commodidade ou servidão publica;

5.° Construcções ou obras destinadas á decoração, ou salubridade publica.

Art. 4.° A verificação dos casos de necessidade publica, a que se destinar a propriedade particular, será feita a requerimento do procurador da Republica perante o juiz seccional do domicilio do proprietario, com audiencia deste (lei de 1826, art. 3°).

Art. 5.° A verificação dos casos de utilidade publica terá logar por acto do Congresso, ou do Presidente da Republica, quanto ás obras da competencia da União, por ellas executadas, ou por emprezarios, ou companhia, a quem fôr incumbida a sua execução. E por acto do Conselho, ou do prefeito do Districto Federal, em relação ás obras de utilidade publica do municipio, por elle projectadas e executadas administrativamente, ou por contracto (dec. n. 353, de 1845, arts. 2° e 11, § 1°; dec. leg. n. 1.021, de 26 de agosto de 1903, art. 1°).

Art. 6.° Quando fôr determinada, por lei ou decreto, qualquer obra das indicadas no art. 3°, comprehendendo no todo, ou em parte, predios e terrenos particulares, que devam ser cedidos ou desapropriados, será levantado por engenheiros o plano da obra e as plantas dos predios e terrenos comprehendidos, declarando-se os nomes das pessoas a quem pertencerem (dec. n. 353, de 1845, art. 2°).

Art. 7.° Os proprietarios dos predios e terrenos, sujeitos á desapropriação, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos sobreditos planos e plantas.

Os emprezarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios; salvo a estes o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias, que tenham sido destruidas ou damnificadas por estes exames (dec. n. 1.664, de 1855, art. 14).

Art. 8.° Approvados os planos e plantas das obras por decreto do Presidente da Republica, ou do prefeito (art. 5°), entender-se-ão desapropriados em favor da União, ou do Districto Federal, ou respectivos concessionarios, todos os predios e terrenos nelles comprehendidos, total ou parcialmente, que necessarios forem a sua execução (dec. n. 353, de 1845, art. 9°; dec. n. 1.664, de 1855, art. 2°).

Art. 9.° A transmissão da propriedade, legalmente verificada a desapropriação, tornar-se-ha effectiva pela indemnização do seu valor, fixado, na falta de accôrdo, por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 31 a 35 (dec. n. 353, de 1845, arts. 11, 30 e 32; dec. n. 1.664, de 1855, arts. 3° e 9°).

Art. 10. Nenhuma autoridade judiciaria, ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação dos planos e plantas por decreto (dec. n. 353, de 1855, art. 2°).

Art. 11. A reivindicação, resolução e quaesquer outras acções reaes não poderão sobrestar o pronunciamento da desapropriação, nem impedir o effeito da transferencia da propriedade, livre e desembargada de todos os encargos judiciaes e extrajudiciaes, salvo aos reclamantes allegarem e disputarem seus direitos sobre o preço, que fôr consignado em deposito, como indemnização, e nelle ficarão subrogados todos os onus, hypothecas e lides pendentes, quer a desapropriação se opere por sentença judicial, quer por convenção amigavel (dec. n. 353, de 1845, art. 31; dec. n. 1.664, de 1855, art. 7°; dec. n. 370, de 1890, arts. 137, § 6°, e 226, § 6°; decreto n. 1.021, de 1903, art. 2°, § 8°).

Art. 12. Os terrenos ou predios que houverem de ser desapropriados sómente em parte, si ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou privados das serventias necessarias para uso e goso dos não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, si assim requererem os seus proprietarios (dec. n. 353, de 1845, art. 25; dec. n. 1.664, de 1855, art. 12, n. 2).

Art. 13. Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, aos proprietarios, que acceitarem a indemnização por accôrdo, será facultada a acquisição dos terrenos disponiveis nas novas vias de communicação pelo preço minimo que fixar o Governo, independente de concorrencia (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2°, § 5°).

Art. 14. Si por qualquer motivo não forem levadas a effeito as obras, para as quaes fôr decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehaver o seu immovel, restituindo a importancia recebida e indemnizando as bemfeitorias que porventura tenham sido feitas e augmentado o seu valor locativo (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2°, § 4°).

TITULO II

DA FÓRMA JUDICIAL DAS DESAPROPRIAÇÕES

Art. 15. A fórma judicial da desapropriação não tem outro fim sinão regular e estatuir sobre as indemnizações e prévio pagamento, ou deposito, da quantia ou quantias fixadas para o effeito da emissão da posse em favor do desapropriante ou emprezario das obras.

Art. 16. Na falta de accôrdo com os proprietarios, os procuradores seccionaes, os agentes, ou representantes que nomear o Poder Executivo, pelo Ministerio a que pertencer as obras, quando da competencia da União, promoverão a desapropriação, pela fórma determinada no art. 18, perante o juiz seccional do Estado, em que forem situados os immoveis.

Será promovido o processo pelos procuradores da Fazenda Municipal, ou agentes que nomear o prefeito, na desapropriação para as obras da competencia do Districto Federal (dec. n. 353, de 1845, art. 10; dec. n. 1.021, de 1903, art. 2°, § 6°).

Art. 17. Os emprezarios ou companhias, incumbidos da execução das obras, promoverão as desapropriações, usando dos mesmos direitos dos procuradores da

Republica e Fazenda Municipal (decreto n. 353, de 1845, art. 34; dec. n. 1.664, de 1845, art. 3°).

Art 18. O requerimento para se instaurar o processo deverá ser instruido com os seguintes documentos (decreto n. 1664, de 1855, art. 4°):

I, cópia do decreto que approvou o plano das obras;

II, cópia da planta especial do predio ou terreno, authenticada pela repartição competente, no tocante á sua exactidão e comprehensão do dito predio ou terreno no plano approvado;

III, certidão do imposto predial, lançado no anno anterior ao do decreto da desapropriação, si se tratar de immovel urbano;

IV, a declaração da quantia ou quantias que se offerece por indemnização ao proprietario e demais interessados.

Art. 19. Os proprietarios e interessados, que residirem no fôro da situação do immovel, serão citados pessoalmente, e si residirem fóra, ou estiverem ausentes, serão notificados por editos, com o prazo de 30 dias, para na primeira audiencia, que se seguir á citação, louvarem-se e verem louvar-se em arbitradores que procedam á avaliação do immovel, sendo que não queiram acceitar a quantia ou quantias offerecidas para essa indemnização. Devendo, outrosim, declarar os nomes dos inquilinos ou rendeiros e possuidores de bemfeitorias que possam ser prejudicados pela desapropriação, e apresentar cópia authentica dos contractos que com elles tiverem, sob pena de ficarem obrigados ás indemnizações aos ditos interessados (dec. n. 353, de 1845, artigo 12).

Art. 20. Nas desapropriações em que forem comprehendidos bens de orphãos, ou pessoas a elles equiparadas, seus tutores e curadores serão autorizados por simples despachos dos juizes competentes a acceitar as offertas, achando-as uteis a seus tutellados ou curatellados (decreto de 1845, art. 15; decreto de 1855, art. 6°).

Art. 21. Decorrido o termo do edital, e accusadas as citações em audiencia, si comparecerem os proprietarios, interessados, ou seus legitimos representantes, e acceitarem as offertas, ou annuirem os procuradores ou agentes da desapropriação ás exigencias por elles feitas, o juiz mandará tomar por termo o accôrdo e o homologará por sentença.

§ 1.° Si recusarem, ou não comparecerem, proceder-se-á na mesma audiencia á louvação dos arbitradores, engenheiros, ou peritos, nomeados um pelo proprietario ou seu bastante procurador, ou pelo agente ou representante do Governo Federal ou Municipal, e o terceiro pelo juiz.

§ 2.° Nos casos de revelia, o juiz nomeará os arbitradores que competeria ao proprietario nomear.

§ 3.° No caso de concorrerem co-proprietarios e outros interessados na indemnização, si não accordarem todos sobre a escolha do arbitrador, a sorte decidirá dentre os que por elles forem indicados (dec. n. 353, de 1845, art. 14, *alinea*).

Art. 22. Os arbitradores, louvados ou nomeados, não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos, ou tendo algum impedimento legal (dec. n. 1.664, de 1855, art. 10).

Art. 23. São impedidos para a nomeação ou louvação:

1.° Os inimigos capitaes, amigos intimos e os parentes consanguineos ou affins até o 2° gráo, contado segundo o direito canonico;

2.° Os interessados nas obras ou prejudicados pela desapropriação.

Art. 24. Resolvido o incidente da louvação, o juiz designará dia e hora para o arbitramento no logar da situação do immovel, notificando o escrivão aos interessados na diligencia.

Art. 25. No dia, logar e hora designados, comparecendo os arbitradores, ou substituidos os que faltarem, pela mesma fórma do art. 21, prestarão compromisso de bem e fielmente cumprirem o dever, e reunindo-se sob a presidencia do juiz, este lhes apresentará:

1.° As plantas dos immoveis sujeitos á desapropriação e os documentos offerecidos pelas partes em seu favor;

2.° As offertas e exigencias para as indemnizações.

Art. 26. As partes, ou seus procuradores, poderão apresentar resumidamente suas observações.

Art. 27. A discussão será publica, não podendo continuar além do dia designado para a diligencia; e logo que encerrada pelo juiz, os arbitradores se retirarão á sala particular e o que resolverem por maioria de votos, depois de reduzido a escripto pelo 3° e por todos assignados, será immediatamente entregue ao juiz, que homologará o laudo por sentença, condemnando nas custas a parte vencida (dec. n. 353, de 1845, art. 28; decreto n. 1.664, de 1855, art. 9°).

§ 1.° Si as indemnizações não excederem ás offertas, ou ás exigencias, serão condemnados aquelles que as tiverem recusado.

§ 2.° Si a indemnização fôr superior á offerta e inferior á exigencia, as custas se dividirão em proporção.

§ 3.° Os proprietarios, qualquer que seja a somma da indemnização, serão sempre condemnados nas custas, quando não declararem acceitar as offertas e as quantias que pretendem.

Art. 28. No caso de desaccôrdo os arbitradores das partes, o 3° nomeado pelo juiz, fixará o *quantum* da indemnização entre os valores maximo e minimo por elles propostos.

Art. 29. Da sentença que homologar o arbitramento poderá ser interposta appellação para o Supremo Tribunal Federal, ou para a Camara Civil da Côrte de Appellação, conforme a jurisdicção onde tiver sido intentado o processo (art. 16).

A appellação terá só o effeito devolutivo e apenas poderá ser provida para annullar-se o processo por falta de formalidades essenciaes.

Art. 30. O processo estabelecido nos artigos antecedentes será applicado á desapropriação de aguas, liquidando-se o valor da indemnização pela fórma determinada no art. 37.

TITULO III

DAS INDEMNIZAÇÕES E FÓRMA DA AVALIAÇÃO

Art. 31. No arbitramento das indemnizações serão observadas as seguintes regras:

§ 1.° Os arbitradores fixarão indemni-

zações distinctas em favor de cada uma das partes que as reclamarem sobre titulos differentes (dec. n. 353, de 1845, art. 23; dec. n. 1.664, de 1855, art. 12, n. 3).

Nos casos de usufructo, porém, será fixada uma só indemnização, em attenção ao valor total da propriedade, e sobre a quantia fixada, o usufructuario e o proprietario exercerão seus direitos.

O usufructuario, que não for pae ou mãe do proprietario, poderá ser obrigado a prestar a fiança.

§ 2.° O *quantum* das indemnizações não será inferior ás offertas dos promotores, representantes ou agentes da desapropriação, nem superior ás exigencias dos proprietarios e interessados (dec. n. 353, de 1845, art. 24; dec. n. 1.664, de 1855, art. 12 § 1.°).

§ 3.° As contestações, duvidas ou litigios sobre o direito e qualidade dos reclamantes (art. 11) não obstarão a fixação das indemnizações, ordenando o Juiz o respectivo deposito para ser levantado por quem de direito.

§ 4.° Nas desapropriações dos predios e terrenos sómente em parte (art. 12), os arbitradores avaliarão no seu todo, fixando separadamente a indemnização da parte comprehendida.

§ 5.° Si a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o *quantum* da indemnização não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no anno anterior ao decreto de desapropriação (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2.°).

§ 6.° Nos predios occupados pelos donos, ou pessoas pobres, e estalagens, o valor locativo será computado sem o desconto da porcentagem declarada no art. 12 n. 1 e § 2.° do dec. n. 1051 de 1878, e arts. 13 n. 1 e § 2.° e 4.° § 4.° do decreto municipal n. 432, de 1903.

§ 7.° Si a propriedade não estiver sujeita ao imposto predial, o valor da indemnização será verificado e calculado sobre a base do aluguel do ultimo anno (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2°, § 1°).

§ 8.° Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, o *quantum* da indemnização será fixado sobre a base do valor locativo dos immoveis em situação e condições analogas.

§ 9.° Si a propriedade estiver em ruinas, ou tiver sido condemnada, os arbitradores, estimando a importancia das obras necessarias á precisa reparação, ou reconstrucção, poderão fixar um valor minimo inferior ao determinado no § 5°.

Art. 32. Para a fixação do maximo e minimo das indemnizações, os arbitradores attenderão ao valor da propriedade, sua situação, estado de conservação e segurança, preço da sua acquisição e interesse que della tira o proprietario; e nos casos do art. 12 ao valor em que ficar o resto da propriedade por causa da obra nova, ao damno que provier da desapropriação e quaesquer outras circumstancias que influam no preço.

§ 1.° Na indemnização do valor de terrenos baldios, os arbitradores attenderão ás suas condições e aptidões culturaes, e tudo quanto possa influir e concorrer para o augmento de seu valor.

§ 2.° As construcções, porém, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, posteriormente ao decreto approvando o plano das obras, não serão attendidas pelos arbitradores (dec. de 1845, art. 26).

Art. 33. Nos casos de propriedade sujeita a aforamento, ou emprazamento perpetuo:

I. O valor do dominio directo, ou do senhorio, será calculado sobre a importancia de 20 fóros e um laudemio;

II. O do dominio util, foreiro ou emphyteutico, será calculado sobre o valor do predio livre, deduzido o do dominio directo; e o dos sub-emphyteuticos, será esse mesmo valor, deduzidas 20 pensões sub-emphyteuticas e equivalentes ao dominio de emphyteutica principal.

Art. 34. Si a propriedade estiver sujeita á locação ou arrendamento temporario, aos locatarios, que tiverem reconstruido o predio, ou feito bemfeitorias uteis ou necessarias, anteriormente á data da lei, e que augmentem o valor locativo, o Governo poderá entrar em accôrdo, pagando-lhes o que fôr reconhecidamente justo (dec. n. 1.021, de 1903, art. 2°, § 7°).

Na falta de accôrdo, a importancia provada das sobreditas obras ou bemfeitorias será rateada pelo numero de annos da locação, deduzidas as quotas dos annos decorridos.

Art. 35. A indemnização aos locatarios, e bem assim a dos foreiros, nos casos do n. 11 do art. 32, não serão computadas na parte que competir aos proprietarios.

Art. 36. Quando no predio houver grandes installações, como de machinismos em funccionamento, o Governo poderá indemnizar ou fazer á sua custa a despeza de desmonte e transporte dessas installações, ou auxiliar, apenas, com uma parte razoavel os gastos de transporte (decreto de 1903, art. 2°, § 9°).

Art. 37. O valor da indemnização, nos casos da desapropriação de aguas, será o que corresponder ao volume ou força motora de que effectivamente utilizar-se o proprietario, ao tempo da desapropriação (lei n. 3.396, de 24 de novembro de 1888, art. 21 n. 11).

§ 1.° A indemnização não excederá á exigencia do proprietario, nem será inferior:

a) á offerta préviamente approvada pelo Governo;

b) a 6 % do valor da propriedade, constante de inventario, ou contracto de acquisição, revestido das formalidades legaes, e na falta de inventario ou contracto, de valor que estimarem os arbitradores (lei n. 3.396, de 1888, art. 21, n. 11).

§ 2.° Quando o abastecimento exigir construcções em terrenos proximos ou adjacentes aos mananciaes, serão fixadas indemnizações aos que para esse fim forem desapropriados, segundo as regras do art. 31 (lei n. 3.396, de 1888, art. 22).

§ 3.° Possuindo o proprietario estabelecimento que fique prejudicado com a desapropriação, por não permittir o interesse publico, que, na fórma do paragrapho seguinte, lhe seja fornecida quantidade de agua sufficiente para a respectiva exploração, será tambem desapropriado o mesmo estabelecimento, regulando-se a

indemnização pelo disposto no mencionado art. 31 (lei n. 3.396, de 1888, artigo 23).

§ 4.º Além da indemnização, é garantida ao proprietario a quantidade de agua necessaria ao consumo domestico, fazendo-se para esse fim as convenientes derivações (lei n. 3.396, de 1888, art. 24).

Art. 38. Resolvida a indemnização pela acceitação da offerta, accôrdo ou sentença, e recebida pelo proprietario a sua importancia ou depositada nos casos do art. 11, o juiz mandará passar mandado de immissão de posse, operando-se por elle a transferencia do dominio da propriedade.

Art. 39. A desapropriação é isenta do imposto de transmissão de propriedade e o respectivo processo dos sellos fixo e proporcional (decreto de 1845, art. 33) e da taxa judiciaria.

TITULO IV

DISPOSIÇÕES ESPECIAES

Art. 40. Nos casos de perigo imminente, como de guerra, ou commoção, cessarão todas as formalidades e poder-se-á tomar posse do uso, quanto baste, reservados os direitos dos proprietarios e interessados para serem deduzidos em tempo opportuno (lei de 1826, art. 8º).

Art. 41. A disposição do artigo anterior é applicavel aos casos em que houver sido expressamente declarada a urgencia da desapropriação, para o effeito da posse dos immiveis indispensaveis á immediata execução das obras (decreto de 1903, art. 2º § 3º).

§ 1.º Para a expedição do mandado, porém, quando não houver accôrdo sobre a indemnização e prévio pagamento do preço, será depositado o valor maximo que competir por direito aos proprietarios e interessados (arts. 19, 31, §§ 1º, 33 e 34), sobre a base do imposto predial ou do aluguel, por estimativa dos arbitradores.

§ 2.º Feito o deposito, poderá ser levantado o minimo, e se proseguirá no processo do arbitramento para a liquidação definitiva das indemnizações, pela fórma dos artigos antecedentes.

Art. 42. Poderão ser occupados temporariamente os terrenos não edificados, de imprescindivel necessidade para a installação dos serviços e trabalhos preparatorios da execução das obras, e extracção de materiaes destinados ás mesmas obras (decreto de 1903, art. 3º).

§ 1.º A occupação provisoria, como um arrendamento forçado, será requerida e concedida mediante preço certo pelo tempo da sua duração e responsabilidade dos damnos e prejuizos por ella causados, estimados por convenção amigavel ou por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 18 e 21.

§ 2.º Fixadas as indemnizações e depositada a que houver sido convencionada, ou arbitrada, como garantia provisoria da responsabilidade eventual do damno, expedir-se-á o respectivo mandado, que servirá de titulo ao occupante, até que, terminadas as obras, se proceda ao arbitramento para a difinitiva indemnização dos damnos e interesses pelo facto da occupação e dos que forem devidos pelas deteriorações e prejuizos por ella verificados.

Art. 43. Continuam em vigor as disposições da lei de 9 de setembro de 1826 e decs. ns. 353, de 1845, 1.664, de 1855, não expressamente declarados no presente regulamento, que não houverem sido revogadas pelo dec. n. 1.021, de 26 de agosto de 1903.

Rio, 9 de setembro de 1903. — J. J. *Seabra.*

Regulamento sobre a segurança, policia e conservação das estradas de ferro em, trafego.

DECRETO N. 1.930 — DE 26 DE ABRIL DE 1857

Approva o regulamento para a fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do art. 1º do decreto n. 641, de 26 de Junho de 1852.

Em virtude do § 14 do art. 1.º do decreto n. 641, de 26 de Junho de 1852, Hei por bem approvar o Regulamento para a fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, o qual, com esta baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de Abril de 1857, 36º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

REGULAMENTO

CAPITULO I

Construcção e conservação

Art. 1.º As estradas de ferro servidas por locomotivas, ou sejam administradas pelo Estado, ou por companhias anonymas, ou por qualquer individuo ou corporação, são vias publicas, e como taes sujeitas ás regras geraes da legislação concernentes ao arruamento, esgotos das aguas, edificação lateral, e quaesquer outras na parte em que não forem contrariadas pelas disposições do presente Regulamento.

Art. 2.º Qualquer destas estradas será cercada de ambos os lados em toda a sua extenção.

Art. 3.º Na cidade do Rio de Janeiro e nas capitaes das Provincias, até meia legua além do ponto que fôr designado pelo Governo, e dentro das villas atravessadas, se farão cercas ou muros, que não deixem passagem a um homem.

Exceptua-se o caso em que seja indispensavel percorrer longitudinalmente uma rua, porque então será o transito sujeito ás regras especiaes que o Governo julgar conveniente prescrever.

Art. 4.º Fóra dos limites do artigo antecedente far-se-hão vallas ou cercas capazes de vedar a passagem a bois ou cavallos.

Onde se fizerem cercas serão de preferencia as vivas de espinho de qualquer especie, que a administração da companhia mandará dobrar pelo menos uma vez por cada anno, sob as penas impostas nas Posturas Municipaes da Côrte para os que não cumprem semelhante obrigação em seus terrenos.

Art. 5.º Nas divisas de terreno occupado por uma estrada de ferro ninguem poderá edificar senão muro ou parede sem porta ou janella; deixar beirada de telhado para parte da estrada de ferro; nem correr para esta as aguas pluviaes que cahirem sobre o mesmo telhado.

Art. 6.º Se a natureza do terreno e a sua orientação tornarem prejudiciaes as edificações lateraes por causa da sombra, a administração da estrada de ferro terá o direito de marcar a maxima altura dos muros, não excedendo de tres braças a minima distancia delles em que poderá qualquer levantar predios ou plantar arvores de grande crescimento.

Do juizo da administração, quando offender a propriedade de alguem, haverá recurso para o juizo arbitral, e da decisão deste para o Governo na Côrte e para os Presidentes nas Provincias.

Art. 7.º Sempre que qualquer pessoa tiver de edificar muro ou parede nas divisas da estrada de ferro, compete á administração desta marcar o arruamento.

Art. 8.º As disposições dos arts. 5º e 6º não vedam a conservação dos predios anteriormente existentes.

Comtudo, quando estes se houverem de reedificar, terá a administração da estrada o mesmo direito que compete ás Camaras Municipaes para regularisar as construcções.

Art. 9.º As referidas disposições são sómente applicaveis ás estradas propriamente ditas.

As estações, os armazens e mais dependencias ficam sujeitas ao direito commum em relação aos visinhos confrontantes.

Art. 10. As estradas de ferro não poderão impedir a navegação dos rios ou canaes, nem a circulação de quaesquer vias publicas, que de facto prestassem servidão ao tempo da concessão de qualquer estrada de ferro, ou de outras, que para o futuro, se abrirem, satisfeitas, porém, as clausulas dos artigos seguintes.

Art. 11. As pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada, podendo, porém, ser obrigados os donos dos barcos a arriar os mastros, se assim o exigir a altura das pontes, que serão fixas.

Art. 12. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos, existentes ao tempo da concessão, podem ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, ao nivel, construindo-se, porém, por conta da companhia ou pessoa a quem pertencer a estrada de ferro, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necesarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com signaes e guardas que forem precisos para os portões durante o dia e a noite. Terá neste caso a administração da estrada o direito de alterar a direcção das ditas ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos, ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e salva a disposição do § 11 do art. 1º da lei de 26 de junho de 1852.

Art. 13. As vias publicas, que se abrirem depois da concessão de uma estrada de ferro, poderão atravessal-a superior ou inferiormente ou quando fôr absolutamente indispensavel, ao nivel, comtanto que não lhe interponham o onus das obras necessarias, nem qualquer outra despeza.

Os cruzamentos ao nivel não poderão estabelecer-se sem o consentimento expresso da administração da estrada de ferro, de cujas decisões haverá o recurso do art. 6º.

Art. 14. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos do viaducto, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior, ouvindo sempre a administração da estrada de ferro.

Art. 15. Se o cruzamento fôr de duas estradas de ferro, a de mais moderna concessão ficará sujeita aos mesmos onus que as estradas ordinarias novamente abertas.

Art. 16. Em todos os cruzamentos de nivel haverá portões de um e outro lados.

Nos cruzamentos com as estradas publicas fecharão habitualmente a estrada de ferro, abrindo-se sómente para darem passagem aos comboios.

Serão construidos e collocados de modo que fechem a estrada publica até a passagem dos comboios, apenas fôr avistado ou esperado qualquer trem.

Art. 17. Nos cruzamentos de caminhos de uso particular serão assentados sobre estes os portões ou cancellas, abrindo-se para a parte dos terrenos a que derem communicação.

Art. 18. A administração da estrada de ferro poderá recusar passagem sobre os trilhos, quando assim julgar conveniente, a particulares, e fechar as que tiver concedido, comtanto que pague as devidas indemnizações, ou compre os terrenos privados da servidão.

Da recusa, porém, permittida neste artigo haverá o recurso do art. 6º, com effeito suspensivo.

Art. 19. Sempre que uma estrada de ferro seguir ou cruzar ao nivel uma rua ou estrada ordinaria, os carris não poderão ter mais de uma pollegada de altura sobre o chão da rua; em taes circumstancias se farão rampas lateraes, subindo ou descendo, as quaes nunca terão maior declive de que 5 %, podendo, todavia, ter declive inferior a 5 %, uma vez que o seu comprimento não exceda a cinco braças.

Art. 20. A administração de uma estrada de ferro não será obrigada a dar exgotto ao leito da estrada ou valletas lateraes.

Os donos dos terrenos contiguos não poderão embaraçar o mesmo exgotto, nem vedar que, para conserval-o, se façam em seus terrenos as obras necessarias.

Os que interceptarem ou destruirem qualquer destes exgottos, além de restabelecel-o á sua custa, soffrerão a multa de 20$000.

Art. 21. Quando o leito da estrada fôr superior aos terrenos lateraes, a administração providenciará para que nos ditos terrenos não fiquem estagnadas mais aguas do que antes de construir-se a estrada de ferro.

Os interessados poderão compellir civilmente a administração da estrada de ferro ao cumprimento deste preceito.

Art. 22. Sendo os carris assentados em aterro, nenhuma excavação se poderá fazer em distancia menor do que a altura do aterro, contada esta distancia do pé do talude.

Exceptuam-se os aterros de 30 palmos e dahi para cima, para os quaes a minima distancia das excavações poderá ser sempre de 30 palmos.

Penas: multa de 50$, além da obrigação de obstruir as excavações.

Art. 23. A menos de 50 braças de distancia de cada um dos carris exteriores da estrada de ferro ninguem poderá depositar materiaes inflammaveis, nem construir casas cobertas de sapé, folhas de palmeira, casca de páo ou de qualquer substancia inflammavel.

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnização.

Os infractores não terão direito a reclamação alguma, em caso de incendio ou explosão produzida por faiscas da fornalha da machina, e serão responsaveis civil e criminalmente pelo damno causado por taes incendios ou explosões.

Art. 24. Exceptuam-se das regras precedentes os depositos provisorios de productos agricolas no tempo da colheita.

Ainda neste caso, porém, incumbe aos donos acautelar-se contra o incendio casual produzido pelas faiscas da fornalha da locomotiva, não podendo por tal motivo ter direito a indemnização alguma.

Art. 25. A administração da estrada de ferro fará derribar as mattas, ou arvores que houver em terrenos devolutos, na distancia de 10 braças de um a outro lado da estrada.

Quando os terrenos forem occupados por particulares, procurará entender-se amigavelmente com estes, recorrendo á desapropriação, se não quizerem chegar a accôrdo.

Art. 26. E' prohibido:

1.º Fazer cavas em lugares de onde as chuvas possam levar as terras para as valletas de exgotto da estrada de ferro,

2.º Atulhar as valletas por qualquer modo.

3.º Encaminhar para a estrada de ferro aguas pluviaes ou quaesquer outras.

4.º Vedar de qualquer modo o escoamento da estrada de ferro.

5.º Depositar materiaes ou outros objectos quer na estrada de ferro, quer em lugares de onde possam correr ou rodar para ella.

6.º Plantar arvores, cujas ramagens cubram qualquer porção do recinto da estrada de ferro.

7.º Deixar animaes mortos á flor da terra a menos de 100 braças de distancia dos trilhos exteriores.

Penas: multa de 50$ e obrigação de reparar o damno causado.

Art. 27. E' tambem prohibido, e se reputará crime, ainda que do damno causado não resulte desastre:

1.º Introduzir de proposito animaes dentro do terreno occupado pela estrada de ferro.

2.º Cortar as cercas para lenha ou para qualquer fim, sem que seja na época de dobral-as, e sempre em presença de um guarda da estrada.

3.º Arrancar a grama ou outras plantas dos taludes.

4.º Derribar os postes e marcos.

5.º Destruir no todo ou em parte qualquer obra pertencente á estrada de ferro.

Penas: multa de 100$ alem do mais em que incorrerem segundo o Codigo Criminal.

Art. 28. Não estando murados ou edificados os terrenos lateraes á estrada de ferro, poderá a administração desta por occasião de reparos depositar temporariamente materiaes nos ditos terrenos e tirar os de que carecer durante as obras que estiver fazendo, comtanto que indemnise os prejudicados por qualquer damno causado.

CAPITULO II

POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO E SUAS DEPENDENCIAS

Art. 29. Nenhuma estrada de ferro será aberta ao transito publico sem ter-se préviamente reconhecido por exame mandado fazer pelo Governo na Côrte, e pelos Presidentes nas Provincias, que offerece a devida segurança.

Art. 30. Todas as regras policiaes estabelecidas para as estradas de ferro, ou seja nos regulamentos do Governo ou nos da respectiva administração devidamente approvados, comprehenderão, além da estrada de ferro propriamente dita, os taludes, cavas, fossos, caminhos lateraes, desvios, estações, armazens, cercas vivas, muros, pontes de embarque, officinas, depositos e quaesquer obras de que dependa o trafego da linha ferrea.

Art. 31. Ao entrar em serviço uma estrada de ferro deverá a respectiva administração apresentar ao Governo uma planta descriptiva de toda a linha e obras accessorias, a qual será depositada nos archivos publicos.

Por esta planta se resolverão quaesquer duvidas que na pratica possa offerecer a execução do artigo antecedente e dos seguintes.

Art. 32. As estradas de ferro e suas dependencias assignaladas na planta não serão sujeitas á policia municipal.

O Governo Imperial as fará inspeccionar e punir as infracções pelos meios definidos neste Regulamento.

Art. 33. Todas as pessoas e vehiculos que entrarem nas estações ou pateos, ou em qualquer ponto dos terrenos pertencentes á estrada de ferro, ficarão sujeitos, emquanto ahi permanecerem, aos regulamentos e instrucções concernentes ao serviço e policia das estradas de ferro.

Art. 34. Nenhuma infracção do regimen das estações e dos carros, commettida por estranhos, será punida senão depois que o infractor fôr advertido com palavras urbanas sobre a regra a que deve sujeitar-se, e desprezar a advertencia.

Art. 35. Em todas as salas de espera das estações estará patente, em lugar bem accessivel á vista, um quadro contendo em typos bem legiveis os arts. 33 e 34.

Art. 36. Haverá sempre no escriptorio de cada estação um ou mais exemplares do presente Regulamento, de todas as instrucções concernentes ao serviço e policia da estrada de ferro, que poderão ser examinados e consultados por qualquer pessoa; não tendo, porém, esta o direito de o levar comsigo sob nenhum pretexto, nem mesmo para as salas contiguas.

Cada chefe de comboio terá igualmente um exemplar, de que fará o uso que entender conveniente para as infracções, e cuja leitura permittirá aos viajantes que o exigirem.

Art. 37. Extractos do mesmo regulamento e instrucções serão fornecidos aos machinistas, foguistas, guarda-freios, guardas da estrada e quaesquer agentes ou empregados da estrada na parte concernente ás funcções de cada um.

Art. 38. Desde o pôr do sol até a chegada ou passagem do ultimo comboio haverá nas estações luzes exteriores, quer da parte dos trilhos, quer da entrada do publico.

Haverá tambem luzes nas passagens ao nivel das estradas publicas, sempre que fôr necessario.

Art. 39. As horas de partida e chegada de cada comboio e da passagem pelas estações intermedias, serão annunciadas repetidas vezes e afixadas em editaes em todas as estações.

Não poderão ser alteradas sem aviso ao publico com antecipação de oito dias pelo menos.

Exceptuam-se os casos em que o contrario exigir a segurança publica, nos quaes a administração da estrada submetterá ás modificações que forem ordenadas pelo Governo na Côrte e pelos Presidentes nas Provincias.

Art. 40. Qualquer estrada de ferro deverá manter um guarda em cada cruzamento de via publica ao nivel.

Onde forem longos os intervallos destes cruzamentos haverá maior numero de guardas, de sorte que não esteja a cargo de cada um mais de 1.500 braças de via ferrea.

Nas visinhanças das grandes povoações a extensão de braças poderá ser reduzida ao limite que o Governo marcar.

Art. 41. As obrigações dos guardas, seus distinctivos, os signaes que devem empregar, as multas e mais penas, em que puderem incorrer pelas infracções que commetterem, serão definidas em regimento especial approvado pelo Governo.

Art. 42. Ninguem poderá parar nos cruzamentos ao nivel nem entrar no recinto da estrada de ferro senão os empregados da estrada exercendo suas funcções, e as autoridades nos mesmos casos em que podem entrar nas casas particulares.

Pena: 5$ de multa.

Em qualquer destas excepções os dous guardas mais proximos arvorarão immediatamente o signal de pararem os trens para evitar-se o perigo.

Art. 43. Todos os empregados de uma estrada de ferro usarão de um distinctivo bem visivel, tendo-o no braço os que servirem nas estações, e no chapéo os que andarem nos comboios ou estacionarem na estrada.

Os guarda-freios dos comboios e os simples guardas andarão armados de sabre; o chefe dos comboios sómente poderá trazer tambem armas de fogo.

Art. 44. A administração de qualquer estrada de ferro terá o direito de reter os animaes, se aqui encontrarem no recinto cercado da estrada até que lhe sejam pagas a multa e despezas; e quando estas cubram o valor do animal, o de fazel-o vender em leilão publico para seu pagamento.

Art. 45. Ninguem, nem a propria administração, póde dar ou vender licença para servidões em sentido longitudinal da estrada de ferro.

Se alguma se abrir abusivamente não se poderá, para conserval-a, allegar-se a posse, embora de anno ou de mais.

Art. 46. Nas passagens estabelecidas para commodidade de um só proprietario, ou ainda de um proprietario e seus aggregados ou arrendatarios, a via ferrea estará sempre livre, e os portões fechados abrindo-se estes e tornando-se a fechar, excepto nas horas prohibidas a cada individuo ou vehiculo que tiver de atravessar a estrada de ferro.

Art. 47. A administração da estrada não será obrigada a manter guardas nas passagens a que se refere o artigo antecedente.

O proprietario a quem fôr concedida a passagem, póde possuir duas ou mais chaves dos portões, e entregal-as a quem lhe parecer, comtanto que seja o mesmo proprietario o unico responsavel pelas infracções dos regulamentos.

Art. 48. A cada proprietario, que tiver uma passagem ao nivel, se dará nota por escripto das horas em que fôr prohibido o transito atravez da via ferrea.

Pena: 50$ de multa por cada infracção.

Art. 49. Todo o occupante de um terreno (seja ou não sua propriedede) que confinar com a estrada de ferro, e estiver della separado por uma cerca de espinhos, por elle feita para seu uso, é obrigado a dobral-a uma vez por anno.

Na época propria o guarda do districto o avisará, e não se começando o serviço, em tres dias, o partecipará ao chefe da estação mais proxima, o qual fará por escripto segunda intimação, marcando o prazo de cinco dias.

Art. 50. Findo o segundo prazo terá a administração da estrada o direito de mandar fazer o serviço por conta do omisso e de cobrar delle executivamente a despeza que com isto fizer.

Art. 51. Os ramos e os galhos cortados serão lançados para a parte do dominio particular, ao qual pertencerão salvo se a cerca tiver sido feita pela administração da estrada de ferro.

Art. 52. Penetrando no recinto da estrada ou parando nos cruzamentos qual-

quer pessoa extranha, salvo as excepções do art. 42, o guarda que a avistar, ainda que esteja no districto de outro, advertir-lhe-ha com palavras urbanas para que saia, e não sendo attendido a prenderá.

Art. 53. Igualmente deverá qualquer guarda prender, quando o puder fazer dentro do recinto da estrada, o infractor dos arts. 26 e 27.

Art. 54. O guarda, que nestes casos effectuar uma prisão conduzirá o preso á estação mais proxima, se a distancia e o tempo o permittirem sem prejuizo de outros deveres a seu cargo. No caso contrario o entregará ao chefe do 1° comboio que passar, o qual o deverá conduzir até aquelle ponto.

Art. 55. O administrador da estação, ouvindo em presença de dous empregados a parte verbal da pessoa que conduzir o infractor, a reduzirá a termo assignado por elle e pelos referidos dous empregados, com o qual procederá na fórma dos arts. 57 ou 59.

Art. 56. Não podendo prender o infractor, o guarda tomará notas do que occorrer para participar nas occasiões e pela fórma que lhe prescrever o seu regimento.

Art. 57. O infractor, que fôr preso por um guarda, será posto em liberdade si quizer pagar na estação, a que fôr conduzido ou remettido, a multa em que incorreu, e, sendo esta arbitrada entre limites, o minimo da estabelecida pelo regulamento.

Art. 58. Em caso de abuso da parte dos guardas, os prejudicados pagarão a multa para se libertarem de constrangimento, terão direito contra os ditos guardas, e quaesquer acções civis ou criminaes estabelecidas pelas leis do paiz, devendo além disto a administração restituir a multa, sempre que a tiver recebido.

Este direito prescreve no prazo de seis mezes.

Art. 59. Os que recusarem pagar as multas serão remettidos com o termo, de que trata o art. 55, á autoridade policial mais proxima, a qual procederá como fôr de direito.

Art. 60. Da conducção destes presos poderão ser encarregados os guardas armados, mas nunca se empregarão cordas ou ferros.

Art. 61. Todos os objectos esquecidos pelos viajantes nas estações ou nos carros, não sendo reclamados no prazo de tres dias, serão remettidos á estação que existir na séde da administração central, e virão acompanhados de informação escripta do dia e lugar em que foram achados.

Art. 62. Estes objectos serão recolhidos a um deposito e registrados em livro especial, rubricado na fórma do art. 153.

Art. 63. De tres em tres mezes se publicará a lista dos objectos existentes no deposito, e os que não forem reclamados em 10 dias da data do annuncio serão remettidos ao deposito publico, onde a seu respeito se procederá segundo a legislação concernente aos bens de evento.

Art. 64. O mesmo destino terá no prazo de seis mezes todo o volume conduzido a frete e não reclamado.

Art. 65. Exceptuam-se das disposições precedentes o volume não reclamado ou o objecto esquecido que forem responsaveis por pagamento de frete: neste caso a administração terá direito de vender em hasta publica, no fim de seis mezes, o dito volume, ou objecto, e deduzido o frete, seguir-se-ha a respeito do restante o disposto no final do art. 63.

CAPITULO III

INSPECÇÃO E FISCALISAÇÃO DO TREM RODANTE

Art. 66. Nenhuma locomotiva poderá entrar em serviço sem que passe pelos exames e experiencias que a engenharia aconselhar, em presença do engenheiro fiscal do Governo, ou de quem o mesmo Governo determinar, o qual terá o direito de exigir repetição dos ensaios, ou outros que julgar necessarios.

Art. 67. A opposição por escripto do engenheiro fiscal ou de pessoa commissionada, segundo o artigo antecedente, que assstiu á experiencia, suspende o emprego da locomotiva; mas a administração da estrada póde exigir nova experiencia em presença de arbitros, que decidirão sem appellação.

Art. 68. Será aberto a cada locomotiva um registro especial, do qual conste a data em que começou a trabalhar, o seu custo, a despeza que costuma fazer por dia e por viagem, o numero de leguas que anda, a qualidade, o tempo e o custo dos concertos que tem tido, e todas as circumstancias que decorrerem na duração da machina.

Art. 69. Ninguem, excepto o machinista e o foguista, poderá subir á locomotiva ou ao carro das provisões (*tender*) sem licença escripta de quem dirigir como chefe a circulação da estrada.

Exceptua-se o engenheiro fiscal ou quem suas vezes fizer, declarando os motivos ao chefe do comboio.

Art. 70. Cada comboio será movido por uma só locomotiva, excepto nas rampas que possam exigir machinas de reforço.

Art. 71. A locomotiva ou locomotivas marcharão sempre na frente do comboio; e só poderão ir na rectaguarda ou empurrando os carros nas manobras das estações, em casos de accidentes, ou por motivos imperiosos ou imprevistos. Nestes mesmos casos só poderão ir por esta fórma até a linha de desencontro mais proxima, e a velocidade nunca excederá de duas leguas por hora.

Art. 72. Nos comboios haverá um chefe a que obedecerão todos os outros empregados. Haverá tambem pelo menos um machinista e um foguista para cada machina.

Art. 73. Deverá haver pelo menos um guarda-freio por cada trem de seis carros, dous por trem de sete a 12, tres por trem de 19 a 24, cinco para 25 carros e assim por diante.

Art. 74. Cada comboio deverá conter carros das tres classes de viajantes em numero sufficiente a juizo do engenheiro fiscal do Governo, sem que todavia o numero de vehiculos do comboio exceda ao maximo que o Governo marcará, quando lhe fôr apresentada a planta da estrada de que trata o art. 31.

Art. 75. Nenhum comboio se moverá sem levar a ferramenta e os sobresalentes necessarios para os pequenos reparos occurrentes.

Art. 76. De noite a locomotiva terá um lampeão ou pharol de côr que facilmente se distinga de qualquer luz ordinaria.

Estes e outros signaes de qualquer natureza que sejam constarão de um regimento proposto pela administração e approvado pelo Governo, sem cujo accôrdo não poderão ser alterados.

Art. 77. Cada carro de viajantes deverá conter:

Exteriormente a indicação da classe, numero do carro e nome da companhia proprietaria.

Interiormente em caracteres bem legiveis a lotação, e uma instrucção resumida das principaes regras a que devem sujeitar-se os viajantes.

Art. 78. O assento para cada pessoa não terá menos de dous palmos de largura e dous e meio de fundo.

Em cada carro ou compartimento de carro haverá luz nas viagens de noite.

Art. 79. Nos comboios, que conduzirem viajantes, será absolutamente prohibido transportar substancias sujeitas á explosão ou facilmente inflammaveis.

Os que infringirem esta disposição, occultando taes materias, ficarão responsaveis civil e criminalmente por todos os accidentes que dahi resultarem.

Art. 80. O Governo poderá exigir que no logar do deposito das machinas haja constantemente um carro com todos os instrumentos e preparos que forem necessarios, para occorrer promptamente a qualquer accidente; e bem assim machinas de soccorro ou de reserva, em estado de poderem immediatamente partir, nos pontos que forem designados pela administração. A este incumbe estabelecer as regras que se deverem seguir nos casos de pedido de soccorro e de partida das machinas para prestal-os.

Art. 81. O Governo na Côrte, ou os presidentes nas provincias, todas as vezes que julgarem conveniente, poderão mandar instruir exames sobre as locomotivas, e sobre todo o trem rodante da estrada de ferro.

CAPITULO IV

CIRCULAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 82. Qualquer passageiro terá direito ao logar, cujo bilhete houver comprado.

Si por acaso não chegarem os logares, ou por outra circumstancia, filha de culpa da administração, achar-se aquelle sem o seu logar, soffrerá esta uma multa igual a dez vezes o valor do bilhete.

Art. 83. No preço de transporte do viajante se comprehenderá o das suas bagagens, com tanto que não tenham peso maior de tres arrobas e um volume excedente de 12 palmos cubicos.

Passando deste peso o volume, a administração da estrada poderá cobrar o respectivo frete.

O enfardamento das bagagens de mais de um passageiro em um só volume não dará a este o direito de exceder os limites do artigo antecedente.

Art. 84. Si o viajante ao comprar o bilhete declarar que leva na bagagem dinheiro, joias, pedras preciosas, ou quaesquer objectos notoriamente excedentes em valor aos que commummente constituem a bagagem propria de um viajante, a administração terá direito de verificar a exactidão do manifesto, e poderá cobrar por este transporte o que constar da tarifa, ficando responsavel pelos valores manifestados.

Art. 85. Em falta da declaração precedente a administração responderá pelas bagagens, mas perdida alguma, a estimação para a paga só comprehenderá objectos de uso ordinario dos viajantes e não outros valores não manifestados, embora se prove que existiam.

Art. 86. Si a administração vender para a mesma hora bilhetes que excedam as faculdades do comboio, será obrigada a fazer partir outro comboio sem mais demora do que a indispensavel á policia da estrada e á segurança do transito. Não o fazendo ficará sujeita á comminação do art. 82.

Art. 87. Nenhum comboio poderá partir de uma estação sem que o machinista examine com muita particularidade o estado da locomotiva, dos carros de previsões, e dos freios, em geral o de todos os outros carros.

Art. 88. Não se dará signal de partida antes de se fecharem as portinholas.

O dito signal se repetirá dous minutos depois, e só então se porá o comboio em movimento.

Art. 89. No intervallo entre o primeiro signal de partida e o definitivo ninguem poderá entrar ou sahir dos carros, excepto por força maior, retardando-se neste caso o ultimo signal.

Art. 90. Salvo caso de força maior, nenhum comboio deverá parar senão nos pontos annunciados ao publico.

A parada onde houver desvios nunca será na via destinada á circulação dos trens.

Art. 91. A velocidade dos carros será diminuida 300 braças antes de qualquer cruzamento ao nivel, ou de qualquer ponto de parar, por fórma que o comboio possa parar completamente antes de chegar a qualquer dos dous pontos, se assim o exigirem as circumstancias.

Nas estações a diminuição deverá ser tal que as machinas em regra precisem de novo impulso para chegarem ao logar de desembarque.

Art. 92. Em qualquer estrada de ferro deverá haver um regimento de signaes approvado pelo Governo.

Além do telegrapho electrico e dos signaes usados nos comboios se empregarão signaes fixos na entrada das estações, nos cruzamentos ao nivel das ruas publicas, nas bifurcações, e em todos os pontos que pela maior possibilidade de accidentes se poderem considerar perigosos.

Art. 93. O Governo terá sempre o direito de exigir precauções especiaes para as fortes rampas e longos subterraneos.

Art. 94. Nenhum comboio de viajantes poderá exceder em velocidade a cinco leguas por hora, nem os de mercadorias a tres. Esta velocidade, porém, poderá ser elevada com consentimento do Governo.

Art. 95. Onde os trilhos forem assentados ao longo de uma rua, franca ao transito ordinario, a velocidade não excederá a duas leguas por hora, ou seja motor a vapor ou a força animal.

Art. 96. A pessoa que de proposito collocar sobre os carris algum estorvo ou destruir qualquer parte essencial da estrada, ou por qualquer modo provocar accidentes, ainda que estes sejam evitados por acto alheio á vontade do delinquente, soffrerá a pena de prisão de um a oito annos, além da reparação do damno causado á estrada de ferro.

Si, porém, resultarem contusões, ferimentos ou mortes, além de soffrer as penas decretadas neste artigo, será processado como autor de taes contusões, ferimentos ou mortes.

Art. 97. A pessoa que para qualquer fim derrubar mattos nas visinhanças da estrada de ferro deverá fazel-o de modo que não obstrua os trilhos.

O infractor será sujeito ás comminações do artigo antecedente.

Art. 98. Si algum dos crimes de que tratam os dous artigos antecedentes fôr commettido por uma reunião de pessoas que constitua sedição, rebellião ou insurreição, serão por ella puniveis como autores tambem os que o forem por qualquer destes crimes, embora o fim delles fosse diverso.

Art. 99. Os empregados que por omissão ou negligencia derem causa a accidentes, se destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

Havendo ferimento ou morte serão, além disto, processados e punidos na fórma do Codigo Criminal.

Art. 100. O machinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou, será punido com prisão de seis mezes até dous annos, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 101. Qualquer comboio poderá transportar, além das malas do Correio, cartas particulares, selladas, inutilizando o sello por dous traços de tinta.

A administração da estrada de ferro não será responsavel pelas cartas sem sello que se acharem nas bagagens ou occultas sem culpa sua nos volumes transportados.

Art. 102. E' prohibido a qualquer passageiro:

1.° Viajar nos carros sem bilhete;

2.° Viajar em carro de classe superior da que faz menção o seu bilhete;

3.° Entrar ou sahir sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir;

4.° Sahir em qualquer logar que não seja nos pontos da estação, e estando o comboio completamente parado;

5.° Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra;

6.° Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim, se a administração julgar conveniente estabelecel-os; e nas salas das estações, emquanto ahi permanecerem senhoras, salvo se a sala tiver aquelle destino especial;

7.° Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando comsigo cães, ou pacotilha que aos outros incommode, ou materias inflammaveis, ou arma de fogo, salvo fazendo neste ultimo caso verificar por um empregado da estrada que a arma está descarregada.

Art. 103. Os cães poderão ser transportados com mordaça nos carros de animaes, aos preços da tabella para carneiros.

Art. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102 será advertido com civilidade pelos empregados da estrada de ferro; se depois de 1ª e 2ª admoestações persistir na infracção, será posto fóra do estabelecimento, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, se não tiver começado a viagem.

Si a infracção de alguma das referidas disposições fôr commettida durante a viagem, tomar-se-ha nota do facto e proceder-se-ha na fórma dos arts. 55, 57 e 59, afim de ser-lhe applicada a multa de 20$ a 50$ em que incorrerá.

CAPITULO V

TRAFEGO E COBRANÇA DE TAXAS

Art. 105. Qualquer tarifa de fretes de uma estrada de ferro conterá preços distinctos para as seguintes classes:

1.° Generos de importação em geral.

2.° Ditos de exportação.

3.° Ditos alimenticios, sejam importados, ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas.

4.° Carvão, lenha, materiaes para construcções, excepto madeira.

5.° Estrume e outras substancias de utilidade á lavoura e de valor insignificante em relação ao volume.

6.° Madeira em geral.

7.° Animaes vivos de differentes especies.

8.° Viajantes das tres classes.

9.° Locomotivas e carros de qualquer especie.

Art. 106. As tres primeiras classes serão taxadas por arroba para cada legua.

A 4ª e 5ª por palmo cubico.

A 7ª e 8ª por cabeça.

A 9ª por legua.

As madeiras, por palmo de cumprimento, classificando-se as bitolas e taxando cada uma em separado.

Art. 107. Podem ser exceptuados dos preços geraes da tarifa e pagar maior frete:

1.° Qualquer massa indivisivel pesando mais de 10 arrobas.

2.° Qualquer volume excedendo a 50 palmos cubicos.

3.° Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobilias, pianos e outros.

4.° Os de conducção perigosa como polvora e outras materias inflammaveis.

5.° Os de grande valor, como moeda, metaes preciosos e outros desta natureza.

6.° Os volumes de bagagem excedente á permittida segundo o art. 82.

Art. 108. A massa indivisivel superior a 50 arrobas de peso, ou 300 palmos cubicos de volume será objecto de ajuste, e a administração da estrada poderá recusar taes cargas, se lhe não convierem.

Art. 109. No calculo dos fretes as fracções de legua, arroba ou outra unidade serão contadas por unidades inteiras, se excederem de 1|2 e por meias unidades se estiverem abaixo deste limite.

Art. 110. As tarifas approvadas pelo Governo serão publicadas nos jornaes pelo menos uma vez por semana.

Nenhuma alteração nos preços se poderá fazer effectiva sem annuncio prévio com um mez de antecedencia.

Art. 111. Das cargas recebidas se expedirá um conhecimento de talão, cujo numero será lançado com tinta em cada volume no acto do recebimento.

Cada talão sómente abrangerá as cargas que forem remettidas de uma vez por uma só pessoa a outra ou uma só firma commercial.

Art. 112. A remessa far-se-ha pela ordem da numeração, salvo convindo o dono da demora.

Quem quizer ser preferido para uma remessa immediata, com preterição de outras cargas, pagará frete duplo.

Art. 113. A entrega das cargas se fará mediante restituição dos conhecimentos, os quaes, inutilizados por um carimbo na estação que tiver feito a entrega, serão devolvidos a que remettera as cargas.

Art. 114. Em falta do conhecimento, a pessoa a quem forem enviadas as cargas, verificada a sua identidade a contento da administração, poderá recebel-as, passando recibo em um livro de talão.

Estes recibos para os fins do art. 113 substituirão os conhecimentos, que ficaram por elles annullados.

Art. 115. Em falta do recibo precedente, apresentando-se o conhecimento sem carimbo da entrega, será a administração da estrada responsavel pelas cargas extraviadas; salvo os casos em que na fórma das leis cessar esta responsabilidade.

Art. 116. A responsabilidade, porém, comprehenderá sómente o valor real e immediato dos volumes extraviados e não os lucros que da sua entrega eram esperados.

Art. 117. O trafego das estradas de ferro, pelo que toca ás avarias dos generos, ficará sujeito ás disposições do Codigo Commercial sem excepção alguma.

Art. 118. Quem declarar falsamente o conteúdo de um ou mais volumes para pagar menor frete, será obrigado a pagar frete duplo dos objectos não manifestados.

Si antes de descobrir-se a fraude extraviar-se um destes volumes, se poderá reclamar os valores declarados, embora prove concludentemente que outro era o conteúdo.

Art. 119. Poderá qualquer pessoa reunir muitos volumes em um só e pagar o frete deste, comtanto que:

1.° Se contenha nos limites de peso e volume fixados no art. 107, §§ 1° e 2°, e art. 108.

2.° Seja o volume total remettido a uma só pessoa, para a distribuição.

Art. 120. A pessoa que infringir as disposições do artigo antecedente ficará sujeita as comminações do art. 118. E, extraviado o volume, só poderá ter acção contra a administração, a pessoa a quem era remettido o volume total e não cada uma daquellas a quem se destinavam os parciaes.

Art. 121. Se morrerem animaes transportados por uma estrada de ferro, sómente poderá cobrar o seu valor, provando-se que por culpa da administração foram demorados mais tempo do que era necessario, que foram maltratados durante a viagem ou excedidas as lotações dos carros.

CAPITULO VI

DAS MINAS E SUBTERRANEOS

Art. 122. O direito de desapropriação exercido por qualquer empreza da estrada de ferro, individual ou collectiva, estende-se não sómente aos terrenos e bemfeitorias comprehendidas nas plantas, mas tambem ás minas de carvão, de arêa e as pedreiras, ou quaesquer materiaes necessarios ás construcções, situados nas visinhanças da estrada.

Art. 123. Os proprietarios de taes minas poderão evitar a desapropriação fornecendo os materiaes por ajuste amigavel e preços razoaveis, ou consentindo na sua extracção.

Art. 124. O mesmo direito subsistirá, não só durante a construcção, mas tambem durante as obras de conservação e reparos que exigirem o emprego dos materiaes.

Art. 125. As pedreiras e minas sujeitas á explosão, situadas nas immediações de uma estrada de ferro em effectivo trafego não poderão ser aproveitadas sem as cautelas que forem prescriptas pelo Governo, ouvida a administração, em relação á segurança do trafego.

Art. 126. Si qualquer pessoa particular ou mesmo o Estado abrir subterraneo por baixo de uma estrada de ferro, em busca d'agua ou explorando mina, ou abrindo via de communicação, ou para qualquer outro fim, será obrigado a fazer as obras de segurança necessarias; e no caso de desastre, ou de deterioração causada pelo subterraneo á estrada de ferro, será responsavel não só pelo prejuizo immediato, mas pelas perdas e damnos resultantes da interrupção do trafego. Sendo pessoa particular, prestará préviamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o Governo na Côrte e para os Presidentes das Provincias.

Art. 127. Aos mesmos onus fica sujeita a administração da estrada de ferro, que, abrindo um subterraneo para qualquer fim, prejudicar uma via de communicação ou outra obra publica, anteriormente existente.

Si, porém, o prejuizo fôr causado á propriedade particular, haverá opção entre a indemnização pelo damno causado e a desapropriação total com approvação do Governo.

Art. 128. As minas de carvão que forem descobertas dentro da zona de uma estrada de ferro, poderão ser exploradas além destes limites, embora penetrando em terrenos de particulares, pagando-se as indemnizações que forem devidas, sem prejuizo do que a tal respeito dispuzer a legislação que regular a exploração e a lavra de taes minas.

Art. 129. A concessão para lavrar e aproveitar as ditas minas e as de pedras preciosas, ouro ou qualquer metal, que forem descobertas nos exames preliminares, ou nos trabalhos definitivos da estrada de ferro, será regulada pela legislação concernente a este objecto e pelos contractos celebrados, ou que celebrarem com os respectivos emprezarios.

CAPITULO VII

INSPECÇÃO POR PARTE DO GOVERNO E IMPOSIÇÃO DE PENAS

Art. 130. Um engenheiro fiscal por parte do Governo exercerá constante inspecção sobre o estado de toda a estrada e suas obras, sobre o material rodante e sobre o procedimento da administração da estrada de ferro.

O engenheiro fiscal poderá ter os ajudantes que o Governo entender necessarios.

Cada um delles quando viajar em serviço terá passagem gratuita em qualquer comboio para si e um creado, sem que todavia possa transmittir este direito a outras pessoas.

Art. 131. O engenheiro fiscal examinará sempre que assim o entender conveniente os livros de receita e despeza e todos os mais relativos á circulação dos trens e cobrança dos fretes e terá o direito de exigir e colher os dados necessarios para os trabalhos estatisticos que houver de apresentar ao Governo.

Art. 132. O engenheiro fiscal participará ao Governo na Côrte, ou ao respectivo Presidente nas Provincias, todas as infracções dos regulamentos, instrucções ou contractos que commetterem as administrações das estradas de ferro, si estas á primeira advertencia do mesmo fiscal não se derem pressa em corrigir o erro ou abuso.

O Governo mandará ouvir a parte accusada, abandonando em seguida o negocio, ou remettendo-o á Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, conforme julgar ou não o caso merecedor de processo.

Art. 133. A Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, nos casos a que se referem os dous artigos precedentes, poderá, si o julgar necessario, ouvir novamente as partes; feito o que julgará sem appellação, podendo impôr multa até 1:000$000.

Art. 134. O mesmo processo seguirão todas as queixas de particulares contra as administrações das estradas de ferro; nestas, porém, os queixosos poderão requisitar que a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado tome conhecimento da queixa.

Art. 135. E' competente, para fazer as advertencias e intimações de que trata o art. 104, o chefe do comboio ou quem suas vezes fizer.

Quando, porém, o facto se der em uma estação, a pessoa que fôr intimada para retirar-se, em qual das hypotheses daquelle artigo, poderá appellar para o engenheiro fiscal do Governo.

Si o facto tiver logar na viagem o chefe do comboio, logo que seja possivel, sem prejuizo do serviço, lavrará termo delle com a sua assignatura, e de duas testemunhas de vista. Será responsavel civil e criminalmente pelos abusos que commetter no exercicio desta faculdade, prescrevendo esta responsabilidade no prazo de seis mezes da data do termo.

Se, porém, o chefe do comboio expelir alguem, e não lavrar o termo acima exigido no espaço de 24 horas, soffrerá a multa de 50$ a 100$, além da responsabilidade civil e criminal, que neste caso não prescreverá no prazo de seis mezes.

Art. 136. Para a imposição das multas decretadas neste regulamento contra pessoas estranhas á administração da estrada de ferro, o engenheiro fiscal do Governo, terá a autoridade que teem os fiscaes municipaes para as multas por infracção de posturas.

As que, porém, recahirem em empregados da estrada serão impostas pela administração. A esta pertencerão uma e outras, e no caso de uma companhia anonyma, farão parte do fundo de reserva.

Art. 137. Com a declaração das multas impostas a estranhos assignadas pelo engenheiro fiscal do Governo, poderá a administração cobral-as executivamente. Terão igual valor, com a rubrica do engenheiro, as contas de prejuizos a que se referem os arts. 26, 96, 97 e 126 e as da despeza feita por conta de particulares em dobrar as cercas que lhes pertencerem, ou reparar qualquer damno por elles causado, com tanto que taes contas sejam rubricadas pelo referido engenheiro.

Art. 138. Em todas as questões relativas ao alinhamento e altura dos muros ou paredes divisorias entre a estrada de ferro e os visinhos, abertura de portas, janellas, oculos, ou frestas em taes muros ou paredes, beiradas de telhados, canos de esgoto, e recuamento de construcções e plantações, a administração da estrada de ferro terá as mesmas faculdades que as Camaras Municipaes para regularizar e aformosear as ruas publicas.

Ficarão salvos em todos os casos os recursos do art. 6°.

Art. 139. Nas reincidencias da mesma infracção, a multa será successivamente o dobro, o triplo, o quadruplo, etc., até perfazer a quantia de 1:000$000.

Art. 140. Se alguma estrada de ferro se concluir sem as obras de protecção exigidas neste regulamento, o Governo ordenará a conclusão das mesmas obras; e conforme a gravidade do caso poderá mandar multar a administração por semelhante falta, e até suspender o trafego, se a segurança do transito publico assim o exigir.

Art. 141. Sempre que um mesmo facto se achar sujeito a penas diversas impostas por este regulamento, applicar-se-ha sómente a maior.

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 142. A administração individual ou collectiva de uma estrada de ferro é civilmente responsavel pelos damnos que causarem os seus empregados no exercicio de suas funcções.

Art. 143. As estradas de ferro com todas as obras annexas mencionadas na planta de que trata o art. 31, assim como o trem rodante, utensilios, mobilia das estações, e todas as cousas necessarias ao trafego e circulação da linha, não serão sujeitos a penhora nem a qualquer acção civil.

Esta isenção não comprehenderá as propriedades alheias ao trafego.

Art. 144. As estradas de ferro são inalienaveis, salvo por desapropriação do Governo, nos casos em que o permittirem os contractos, salvo a excepção do artigo precedente.

Art. 145. Sempre que a administração superior, ou directoria de qualquer outra estrada de ferro tiver sua séde fóra do paiz, serão exercidas por seus agentes, superintendentes ou representantes no Imperio, as funcções que neste Regulamento se commettem á administração, quando forem de natureza que em consequencia de sua ausencia não possam por ella ser immediatamente preenchidas.

Art. 146. A palavra—administração—empregada em diversos artigos acima estabelecidos, comprehende não só a administração superior da estrada de ferro, como quaesquer agentes seus, segundo as attribuições de cada um, na conformidade dos respectivos estatutos, contractos ou instrucções.

Art. 147. Os caminhos de ferro construidos por particulares, dentro da sua propriedade, para seu uso privado e de sua familia, ou de sua industria particular, não serão sujeitos ás disposições deste Regulamento.

Art. 148. Se alguns proprietarios visinhos entre si combinarem para construirem um caminho de ferro dentro das propriedades dos associados, e para seu uso exclusivo, ainda neste caso escapará o dito caminho á acção do Governo, embora tenha por termo uma estação de estrada de ferro.

Art. 149. Nos ultimos dous casos, o caminho de ferro não poderá tomar a frete viajantes nem cargas, sem licença do Governo, ficando porém sujeitos pelo facto da concessão á regra geral das estradas de ferro, no que forem applicaveis.

Art. 150. Os ramaes de qualquer especie, que forem necessarios para chamar freguezia para a estrada de ferro, gozarão sempre de direito de desapropriação dos respectivos terrenos e bemfeitorias. Estes ramaes, porém, em regra não serão privilegiados.

Art. 151. Todas as plantas, secções e quaesquer desenhos relativos á estrada de ferro, que houverem de ser apresentados ao Governo, terão as respectivas escalas com a referencia ao palmo do Brazil, igual a 22 centimetros.

Art. 152. O Governo terá sempre o direito de fixar a natureza dos eixos e rodas que podem trabalhar em uma estrada de ferro, conforme as velocidades que nella forem permittidas.

Art. 153. Os livros da receita e despeza, os de entrada e sahida de mercadorias, e quaesquer que se julgarem importantes, serão rubricados pelo presidente da companhia quando este fôr de nomeação do Governo, no caso contrario, ou na ausencia ou falta daquelle, pelo engenheiro fiscal.

Qualquer dos dous poderá incumbir a rubrica a pessoa de sua confiança, por despacho lançado na primeira folha.

Art. 154. Haverá em todas as estações um livro rubricado como os precedentes, no qual os viajantes escreverão as queixas que tiverem contra a administração da estrada, assignando-as com duas testemunhas.

Art. 155. Qualquer estrada de ferro deverá conter marcos de quarto em quarto de legua, ou de 750 em 750 braças. Os de leguas inteiras se distinguirão dos outros pelo seu tamanho.

Art. 156. Os contractos anteriores a este Regulamento serão observados ainda na parte que a elle se oppuzer, guardada a disposição do artigo seguinte.

Os que se celebrarem para o futuro, respeitarão sempre as presentes estipulações, sob pena de nullidade.

Art. 157. As companhias de estradas de ferro que teem actualmente contractos com o Governo, reclamarão no prazo de oito mezes da publicação deste Regulamento contra as disposições que lhes parecerem contrarias a seus contractos, os quaes neste caso serão respeitados.

Em falta de reclamação no prazo marcado, entender-se-ha que concordam a modificar os ditos contractos de conformidade com as presentes disposições.

Art. 158. O presente Regulamento não será executado na parte em que contém disposições dependentes de medida legislativa, emquanto não forem approvadas pelo poder competente.

Art. 159. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 2.913 — DE 23 DE ABRIL DE 1862

Amplia algumas disposições do Regulamento para a fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo Decreto n. 1.930, de 26 de Abril de 1857.

Tendo a experiencia demonstrado ser necessario tomarem-se algumas providencias relativas ao serviço das estradas de ferro, cuja regularidade póde ser prejudicada pela má vontade ou negligencia dos machinistas ou foguistas, Hei por bem determinar que o Regulamento de 26 de abril de 1857 para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro seja executado com as ampliações que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862, 41° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Ampliações de algumas disposições do regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857, a que se refere o decreto desta data.

Art. 1.° O machinista ou foguista que, inscripto no serviço da estrada, ou contractado pela companhia, recusar-se, por proposito ou negligencia, a servir no comboio para que fôr designado, de modo que a viagem não possa, por sua falta, começar na hora marcada, será punido

com prisão de 15 dias, a dous mezes, e multa de 50$ a 100$, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 2.º Combinando-se dous ou mais machinistas ou foguistas para deixarem de prestar os serviços a que são obrigados, seja qual fôr a causa que alleguem, serão punidos com prisão de um a tres mezes e multa de 100$ a 200$, salvo (como no artigo anterior) á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 3.º Ficarão isentos da pena, quando os factos a que se refere o artigo precedente se derem, em virtude de falta de pagamento, ou quando os contractos não forem cumpridos por parte da administração da estrada, em cuja hypothese ficará ella responsavel por todos os prejuizos, perdas e damnos que resultarem dessa falta.

Art. 4.º A administração da estrada fica obrigada, nos contractos que fizer de ora em deante com os machinistas ou foguistas, a inserir as disposições do art. 100 do Regulamento de 26 de abril de 1857, assim como as dos que ora baixam approvados, afim de que taes empregados não possam em tempo algum allegar ignorancia que os justifique.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

DECRETO N. 8.592 — DE 8 DE MARÇO DE 1911

Approva o Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida na alinea XI do art. 2º da lei n. 2.321, de 30 de dezembro de 1910, resolve approvar o Regulamento, que a este acompanha, para as concessões de isenção de direitos aduaneiros.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911, 90º da Independencia e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Francisco Antonio de Salles.

Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros a que se refere o decreto n. 8.592, desta data.

Art. 1.º A isenção de direitos de importação ou consumo e de expediente comprehende:

§ 1.º Os objectos que gosam dessa concessão por disposição especial de lei ou decreto do poder competente.

§ 2.º Os objectos que constam da Tarifa das Alfandegas.

§ 3.º A bagagem de pasageiros.

§ 4.º Os objectos que constam do artigo 27 da actual lei orçamentaria da receita e que são os seguintes, de caracter geral, isentos de direitos de importação:

I e de expediente dos generos livres de direito:

Agricultura e pecuaria

1.º os machinismos e materiaes destinados ao aperfeiçoamento do fabrico do assucar e construcção ou melhoramento dos respectivos engenhos centraes e os materiaes de custeio e peças sobresalentes, introduzidos directamente por agricultores ou por emprezas agricolas. Esses machinismos e materiaes que a Tarifa considera livres de direito e expediente comprehendem:

a) a ossatura ou armação de ferro bem como os seus pertences — como columnas, parafusos, arrebites, laminas de zinco ou de ferro zincado para parede e cobertura;

b) material para illuminação electrica ou a gaz, completo;

c) ferramentas de officinas de reparos, talhas portateis, forjas e mais utensilios;

d) machinas e apparelhos para o fabrico de assucar, distillação de aguardente e de espirito; moinhos de quebrar e pulverizar assucar, tachas, moendas, alambiques e columnas distillatorias com seus accessorios, fôrmas e passadeiras, crystalizadores para purgar e refinar assucar;

e) tijolos refractarios proprios para fornalhas de caldeiras de vapor;

f) balanças para pesar as cannas e os assucares e tanque de ferro para depositos;

g) peças de machinas nas condições previstas no art. 424, § 28, da Consolidação das Leis das Alfandegas.

2º, os phosphatos e superphosphatos de cal, quer mineraes quer de ossos, nitrato de potassa e de soda, sulphato de ammonea, de cobre, de ferro ou de potassa, enxofres, guanos artificiaes, kainito, chloreto de potassa e formicidas, quando destinados a adubos ou correctivo na industria agricola, importados por agricultores;

3º, o gado de cria vaccum, cavallar, asinino, ovelhum e caprino fixada pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, a porcentagem de reproductores que deve conter cada grupo de gado de cria importada;

4º, os animaes destinados a reproducção e ao melhoramento das raças indigenas.

II. pagando 2 % de expediente:

Os locomoveis agricolas; valvulas de borracha para bombas de ar e para outras machinas de qualquer fórma ou feitio; tela de arame, de cobre ou de latão, cones de papelão ou de couro para turbinas e peças componentes de baterias de diffusão; escovas de arame, ferro ou latão ou raspadeiras para limpeza de tubos; manometros para indicar pressão de vapor ou de vaccuo, indicadores de temperatura, tubos de cobre, ferro ou latão para conducção de agua, gaz ou vapor ou para caldeira e apparelho de concentração e evaporação com as respectivas valvulas e registros; crivos e seus supportes e travessão para fornalhas;

apparelhos de movimento e transmissão, comprehendendo polias com seus accessorios, eixos, mancaes, luvas, chavetas, anneis, collares de suspensão, correias para machinas, gacheta de borracha ou de asbesto e corda de algodão, linho ou canhamo para os apparelhos de transmissão; trilhos portateis ou fixos bem como todos os seus accessorios, grampos, chapas de juncção, parafusos, desvios, contratrilhos, cruzamentos ou corações, agulhas para desvios e apparelhos de manobra; locomotivas e wagons com seus accessorios; barcos e vasos de madeira ou de ferro; bombas de ferro ou de outro metal para qualquer liquido ou massa e para abastecimento de agua quente ou fria; vidros e tubos de vidro para apparelhos de evaporação e concentração, para indicadores de nivel de agua ou de outro liquido dentro dos apparelhos e caldeiras; o fio (arame) liso, galvanizado ou não, ns. 7, 8 e 9, para cercas, o de n. 14, para enfardar algodão, forragens e outros productos agricolas, fio proprio para empa de videiras e o arame farpado e ovalado, sendo este ultimo das seguintes dimensões: 18×16 e 19×17, inclusive grampos, moirões de ferro ou aço para cercas e os respectivos esticadores; os desnaturantes ou carburetantes de alcool; os toneis de ferro estanhados para o transporte do alcool; o sarnol, e carrapatol, os sóros, vaccinas e todos os demais preparados destinados a prophylaxia e tratamento das molestias das plantas e dos animaes; a cal especial e demais productos chimicos para fabricação de assucar; as ferramentas, enxadas, foices e semelhantes, destinadas á lavoura, importadas por syndicatos agricolas ou directamente pelos agricultores ou respectivas emprezas e proprietarios de campos de criação.

III. pagando 5 % de expediente:

1°, os instrumentos de lavoura e machinismos destinados ao fabrico e beneficio dos productos agricolas e o material destinado á construcção dos respectivos engenhos centraes, quando importados directamente pelos agricultores ou emprezas agricolas;

2°, o material importado por individuos ou emprezas que se propuzerem a realizar a cultura racional e economica do café, cacáo, fumo, algodão, canna de assucar, arroz, cevada, alfafa, trigo e fibras textis, animaes e vegetaes, uma vez que se proponham tambem a beneficiar esses productos em installações centraes, que, a juizo do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, forem convenientemente montadas;

3°, as machinas destinadas ao supprimento de agua para irrigação e outros misteres da lavoura e que não tenham cylindro, embolo, alavanca, polia e que, por isso, não possam ser equiparadas ás bombas de mão aspirantes-calcantes;

4°, os apparelhos para fabrico de lacticinios e as folhas estampadas e accessorios para a fabricação de latas para manteiga, banha e toucinho, quando directamente importado pelos fabricantes desses productos;

5°, as quartolas e os barris de toda especie, novos e desmontados, destinados ao acondicionamento de vinho nacional, que forem importados por syndicatos agricolas ou por viticultores e por xarqueadores, para o acondicionamento de sebo ou graxa;
ou graxa;

6°, os machinismos e apparelhos para montagem de xarqueadas, matadouros frigorificos, e entrepostos frigorificos para deposito de carnes.

IV. pagando 10 % de expediente:

1°, os pulverizadores e enxofradores e o enxofre em pó, sulphato de cobre e os preparados de saes de cobre, quando destinados á viticultura e importado por viticultores ou syndicatos agricolas;

2°, os machinismos e apparelhos para o fabrico de adubos, de cellulose e papel de bagaço de canna de assucar e bem assim os productos chimicos para a sua fabricação.

INDUSTRIAS

V. e de expediente dos generos livres de direitos:

Os machinismos e seus sobresalentes e tambem os materiaes de custeio de mineração, importados directamente pelas emprezas de mineração para consumo proprio. Nos materiaes de custeio se comprehendem sómente as substancias chimicas, os explosivos, os metalloides e metaes simples e o material de extracção e transporte na mina, necessarios áquelles trabalhos.

VI. pagando 10 % de expediente:

1°, o material importado por individuos ou emprezas que se propuzerem a fazer installações de fabricas de conservas de peixe, mariscos, legumes e fructas;

2°, os ovulos do bicho da seda e os enxames de abelhas de raça e o seu acondicionamento, bem como os apparelhos para a apicultura e o vasilhame apropriado ao acondicionamento dos respectivos productos quando importados por profissionaes, e a quaesquer machinismos e instrumentos que se destinem ás fabricas de sericultura, desde que sejam empregados na fiação e tecelagem unicamente casulo de producção nacional;

3°, os machinismos e accessorios destinados ao estabelecimento de fabricas de ferro esmaltado e cimento;

4°, os motores, carburadores, fogões, fogareiros, lampadas e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool puro, carburetado ou desnaturado.

ESTRADAS DE FERRO, NAVEGAÇÃO E CONSTRUCÇÃO NAVAL

VII. e de expediente de generos livres de direitos:

1°, os machinismos e materiaes, sobresalentes, comestiveis e mais objectos de uso dos passageiros e pessoal de bordo, destinados ás emprezas que fizerem navegação regular entre os portos de um ou de mais de um Estado;

2°, o carvão de pedra importado pelas companhias de navegação nacionaes destinado ao seu consumo. Igual concessão se fará ás companhias de navegação extrangeiras que se sujeitarem aos mesmos onus das nacionaes;

3°, as peças importadas pelos constructores estabelecidos no Brazil para os

navios e vapores que construirem nos estaleiros nacionaes, precedendo as formalidades exigidas pelo art. 17 da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896.

VIII. pagando 5 % de expediente:

1°, o material importado para a construcção e prolongamento de estradas de ferro por concessão a particulares;

2°, o material destinado á navegação dos rios, importado por emprezas de exploração agricola e industrial.

CONSTRUCÇÃO

IX. pagando 5 % de expediente:

1°, o material importado para construcção de obras de portos por concessão a particulares.

X. pagando 10 % de expediente:

O material de construcção importado por individuos ou associações que se propuzerem a construir, nesta Capital e nas cidades de população superior a 50.000 habitantes, casas hygienicas para proletarios, comtanto que se obriguem os ditos individuos e associações, por contracto que asignarem no Thesouro Nacional, a alugar taes habitações por preços modicos e tabellas que o Governo fixar, exercendo a devida fiscalização em todas as phases dessas contrucções. Essa concessão só se tornará effectiva nos municipios que concederem isenção de imposto predial por 10 annos.

ADMINISTRAÇÃO

XI. e de expediente dos generos livres de direitos e mais contribuições aduaneiras:

As mercadorias e quaesquer objectos que forem directamente importados por conta da União para o serviço da Republica.

XII, e de expediente dos generos livres de direitos:

As machinas de elevação de agua, de qualquer especie, comprehendido o respectivo motor; os cataventos, poços tubulares, bombas, encanamentos e mais accessorios destinados ao abastecimento de agua nos diversos municipios do Estado do Ceará e nos que forem flagellados pela secca e que forem importados pelas respectivas camaras com o fim de entregal-os á servidão publica; igual favor será concedido á pessoa que importar esses materiaes por sua conta e para seu uso, á requisição dos Governos dos Estados.

XIII, pagando 5 % de expediente:

O material importado para ser applicado pelos Governos dos Estados, dos municipios e do Districto Federal, a requisição delles, em suas obras feitas por administração e que tenham por fim o saneamento, embellezamento e abastecimento de agua; o material metallico para rêdes de esgotos; o material para calçamentos, inclusive britadores, motores respectivos e rolos ou compressores para macadamização, melhoramentos e conservação das barras e portos, construcção de fornos para incineração de lixo, pontes, illuminação, estradas de ferro e viação electrica e o que se destinar ao desenvolvimento de força para esses fins ou a laboratorios de analyses; o material para colonias correccionaes e casas de prisão com trabalho; os animaes e materiaes destinados aos corpos de policia e de bombeiros; o material destinado á praticagem de portos e á desobstrucção de baixios e canaes.

XIV, pagando 10 % de expediente:

1°, os canos e mais material ceramico para rêde geral de exgottos nas cidades dos Estados do Amazonas, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Bahia, Paraná, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e Matto Grosso, nas de Victoria, do Espirito Santo e Nictheroy, do Estado do Rio de Janeiro, quando requisitados pelos Governos dos Estados ou dos municipios;

2°, os apparelhos, machinas e instrumentos agricolas destinados ás fazendas e aos campos de experimentação estabelecidos pelos Estados e os objectos por estes importados para civilização dos indios e colonias indigenas.

CASAS DE CARIDADE E ASSISTENCIA

XV, pagando 10 % de expediente:

Os medicamentos, fazendas e mais objectos importados directamente pelas mesas administrativas dos estabelecimentos de caridade e de assistencia hospitalar, comtanto que os artigos importados sejam destinados ao uso e tratamento dos assistidos, e as drogas e utensilios que forem importados para uso das associações ou ligas contra a tuberculose, do Instituto e Assistencia á Infancia do Rio de Janeiro e do Dispensario de São Vicente de Paula, desta Capital.

MATERIAL ESCOLAR

XVI, e de expediente de generos livres de direitos:

Os livros e reactivos, modelos, moveis, machinas e em geral todos os objectos de material escolar pertencentes aos muzeus dos Estados e ás escolas superiores por elles mantidas ou destinadas ao ensino publico em estabelecimentos de instrucção popular, exclusivamente gratuita, mantidas ou não pelo Governo dos Estados ou por associação que possua edificio destinado a esse fim.

OBRAS DE ARTES

XVII, e de expediente de generos livres de direitos:

As obras d'arte, de pintura, de esculptura e semelhantes, produzidas no estrangeiro por artistas nacionaes; as obras de igual natureza de autores estrangeiros, introduzidas por estabelecimentos de instrucção de bellas-artes, bem como as que possam contribuir para o progresso e desenvolvimento da arte nacional, e que, por se destinarem a locaes de franca visita, forem julgadas de utilidade immediata para estudo e modelo; igual favor será concedido aos livros de propaganda escriptos em lingua estrangeira e que se occuparem exclusivamente do Brazil.

SPORT

XVIII, pagando 2 % de expediente:

Os pratinhos de betume e as espheras de vidro destinados a alvos volantes, bem

como os cartuchos carregados, quando importados por clubs de tiro ao alvo.

XIX, pagando 10 % de expediente:

As embarcações de remo e vela destinadas exclusivamente ao *sport* nautico, com bancos e seus accessorios, remos, velas, forquetas, croques, braçadeiras, mastros, macas, cannas de leme, guarda-patrão, fios de barca para adriças importados directamente pelos clubs de regatas.

DIVERSOS

XX, pagando 2 % de expediente:

O vasilhame de vidro e de barro importado pelas emprezas de aguas naturaes medicinaes da Republica.

XXI, pagando 10 % de expediente:

Os animaes destinados aos jardins zoologicos e os que forem importados para exhibições zoologicas e scientificas. Esses animaes, uma vez mortos, serão entregues aos museus publicos.

Art. 2.° A isenção de direitos concedida á bagagem dos passageiros, decorrente das disposições preliminares da Tarifa das Alfandegas comprehende: peças de vestuario, objectos, utensilios, instrumentos e, em geral, os artigos de uso pessoal e profissional; livros scientificos e litterarios — comtanto que não haja a mais de um exemplar de cada obra; os desenhos, esboços, *maquettes* ou modelos acabados ou por acabar, pertencentes a artistas que vierem residir na Republica; as joias e baixellas com os caracteristicos de serem do serviço diario; monogrammas ou indicios de uso — e os banus, malas saccos, cestas e cadeiras de viagem, bem como o que se acha discriminado nos arts. 390 e 391 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Paragrapho unico. Terá immediato desembaraço a bagagem dos embaixadores, ministros plenipotenciarios e outros diplomatas, notabilidades litterarias, scientificas, artisticas, politicas e altos funccionarios civis e militares da Republica em commissão do Governo.

Haverá a possivel facilidade no desembaraço das bagagens em geral, assim como a maxima urbanidade no trato com os passageiros.

Art. 3.° Para a concessão da isenção de direitos comprehendida no § 1°, do art. 1°, é necessaria ordem prévia do Ministro da Fazenda, com precedencia das formalidades do art. 6°.

A concessão da isenção de direitos para a importação de armamento e material bellico pelos Estados dependerá de autorização prévia do Governo Federal para a sua introducção.

§ 1.° Para a concessão da isenção de direitos comprehendida nos §§ 2° e 3° do art. 1° têm competencia o Ministro da Fazenda e os Inspectores das Alfandegas, respectivamente, nos termos do que estiver regulado nesse sentido na Tarifa.

§ 2.° Para a concessão de isenção de direitos comprehendida nos ns. 1°, 2°, 3°, e 4° da alinea I; na alinea II; nos ns. 3°, 4°, 5° e 6° da alinea III; nos ns. 1° e 2° da alinea IV; na alinea V; nos ns. 2° e 4° da alinea VI; no n. 2° da alinea VII; nas alineas XI e XIII; no n. 1° da alinea XIV e nas alineas XVIII, XIX, XX e XXI do § 3° do art. 1° têm competencia os Inspectores das Alfandegas quando não fôr a isenção requisitada pelos ministros, directamente, caso em que compete ao da Fazenda fazer a concessão, sendo as demais dependentes de ordem prévia do Ministro da Fazenda.

§ 3.° Fóra das isenções de direitos classificados no art. 1° e seus paragraphos, concessão alguma de despacho livre será feita, permittida ou executada, ainda que para ella preceda ordem de qualquer autoridade, sob pena de responsabilidade do funccionario ou funccionarios que a houverem cumprido.

Art. 4.° Fica extincta a matricula creada pelo art. 3° do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, sendo conservada a existente até a data do presente regulamento.

Paragrapho unico. A Directoria da Receita, entretanto, fará registrar em livro proprio todas as concessões especiaes de isenção de direitos, logo após a publicação do respectivo decreto ou acto no *Diario Official*.

Art. 5.° A Directoria da Receita Publica organizará, annualmente, afim de ser consignado no relatorio que fôr apresentado ao Poder Legislativo, um quadro demonstrativo da importancia dos direitos que não tiverem sido cobrados, com declaração:

1°, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de isenção consignada na Tarifa das Alfandegas e nas leis orçamentarias em vigencia;

2°, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de lei ou decreto especial;

3°, dos materiaes, generos, mercadorias e objectos que tiverem por tal motivo entrado sem pagamento de direitos.

Paragrapho unico. Para organização desse quadro, a Directoria da Receita Publica exigirá das Alfandegas e em tempo competente os necessarios elementos.

Art. 6.° Para o despacho livre, nos casos em que se faz mister a ordem prévia do Ministro da Fazenda, os interessados deverão requerer a essa autoridade, directamente, na Capital Federal, e por intermedio das delegacias fiscaes nos Estados, juntando a petição:

I°, a relação dos objectos a despachar, com designação de especies e quantidades, pesos e medidas;

a) essa relação será formulada em duas vias e em lingua vernacula, exceptuados os objectos que não tenham traducção litteral technica ou nomenclatura convencional admittida correctamente no paiz, para os quaes é preferivel a conservação da expressão estrangeira;

b) os objectos que não são tarifados por pesos e medidas e pagam nas alfandegas, por unidade ou *ad valorem*, independem desses caracteristicos;

c) na organização dessa relação é admittida a impressão a machina de escrever, em tinta uniforme e sem espaço de parcella a parcella, maiores que os das entrelinhas regulares, sendo as quantidades, pesos ou medidas dos objectos declarados em algarismos e por extenso;

d) a relação será datada e rubricada, folha a folha, pelo engenheiro fiscal que a certificar.

2.° Certificado do engenheiro fiscal junto á companhia ou empreza ou de

quem o Ministro da Fazenda ou os delegados fiscaes designarem.

Desse certificado deverá constar:

a) se o material relacionado tem os caracteristicos inherentes aos serviços ou obras em que se pretende applical-o;

b) se está pedido em quantidade relativa ao plano dos mesmos serviços ou obras;

c) se representa o conjuncto preciso para o emprego ou applicação de um anno;

d) se contém artigos de *stock* ou sobresalentes indispensaveis a necessidades e incidentes occorrentes nos serviços e obras;

e) se tem similar na producção nacional e, no caso affirmativo, determinar quaes as fabricas productoras e sua producção normal.

§ 1.º Independem de certificado os artigos de estructura e applicação inconfundiveis e de facil distincção em conferencia aduaneira, como sejam: os instrumentos de lavoura; as quartolas e os barris destinados ao acondicionamento de vinho, graxa ou sebo nacionaes; os pulverizadores e enxofradores destinados á viticultura; os motores, carburadores, fogões, fogareiros, lampadas, e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool; o vasilhame de vidro e de barro importado pelas emprezas de aguas naturaes medicinaes da Republica; as folhas estampadas e outras de igual natureza, constantes das concessões de isenção de direitos, da Tarifa das Alfandegas e leis orçamentarias quando não façam parte componente, integrante ou accessoria do conjuncto de material ou installação em que venham simultaneamente incluidas com outros materiaes ou machinismos sujeitos a formalidades do certificado profissional.

§ 2.º O certificado será singular e acompanhará a primeira via da relação do material.

§ 3.º As casas de caridade e estabelecimentos semelhantes que manteem assistencia hospitalar, quando pretenderem a effectividade do favor de isenção decorrente dos dispositivos preliminares da Tarifa das Alfandegas, apresentarão certificado de medicos civis ou militares sobre a applicação dos artigos de uso e tratamento dos assistidos e respectivas quantidades.

§ 4.º Para ter lugar a concessão de isenção de direitos das obras de arte, deverão as pessoas que pretenderem despachal-as, justificar perante o Ministro da Fazenda o valor e importancia artistica das mesmas, com certificado da Escola Nacional de Bellas-Artes, diplomas de premios obtidos nas exposições artisticas ou outros quaesquer documentos a juizo do Ministro da Fazenda, que mostrem estarem essas obras nas condições de gosar de isenção.

§ 5.º Não serão reputados regulares, os certificados emanados de profissionaes que tenham relações administrativas, direcção economica ou de qualquer modo jurisdicção ou dependencia junto aos concessionarios de isenção de direitos, salvo no caso dos engenheiros fiscaes, que exerçam as suas funcções por designação official ou por força de disposição de lei.

Art. 7.º As petições de isenção de direitos devem ser formuladas precisando o seu objectivo essencial e indicando o dispositivo em que se pretenda fundamentar o pedido, o local dos serviços e o fim a que é destinado o material, assim como se a importação desse material é directamente feita ou por intermediarios.

Art. 8.º Sejam quaes forem os termos das leis, decretos e dos contractos existentes na data do Decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, e do presente Regulamento, que estabeleçam ou autorizem isenção de direitos de importação ou de consumo e de expedientes, taes isenções, em caso algum, poderão comprehender:

1º, os generos, mercadorias e objectos que tiverem similar na producção nacional, em quantidade sufficiente para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e das obras favorecidos com isenção de direitos;

2º, as materias primas nas mesmas condições.

§ 1.º São obrigados os productores de artigos de manufactura nacional, que pretenderem competir com os artigos similares importados do estrangeiro, para os effeitos da restricção legal, a apresentar ao Ministro da Fazenda os seus prospectos industriaes acompanhados de amostras dos seus productos, quando facilmente transportaveis, — catalogos, photographias, relações de preços correntes dos seus artigos nos mercados do paiz, da acceitação commercial dos mesmos, da capacidade da producção e de todos os elementos documentaes que constituam a prova de estarem as respectivas fabricas apparelhadas para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e obras favorecidos com a isenção de direitos.

§ 2.º Será creado na Directoria da Receita Publica do Thesouro Nacional:

a) um registro geral para o lançamento das industrias nacionaes consideradas nas condições de offerecer productos similares aos estrangeiros;

b) um archivo constituido com todos os elementos documentaes exigidos no paragrapho anterior. Esse archivo será franqueado ao exame, consulta ou comparação dos interessados, servindo concomitantemente para fundamentar ou contrariar os laudos profissionaes em caso de reclamação ou controversia.

§ 3.º A controversia entre o Ministro da Fazenda e os engenheiros fiscaes sobre impropriedade de applicação ou excesso de material será, sob o ponto de vista technico, estudada pelas repartições technicas da União, á requisição do mesmo Ministerio.

Exceptua-se o caso em que, existindo clausula de decisão arbitral, seja a mesma invocada pelos interessados para a solução da controversia.

Art. 9.º O Ministro da Fazenda poderá excluir os generos e objectos que não pareçam comprehendidos na classificação ou especificação das leis ou decretos concessivos de favores de despacho livre.

Art. 10. O Ministro da Fazenda não permittirá, em caso algum, isenção de direitos para applicação ou emprego por mais de um anno.

Art. 11. Não será permittida a concessão de isenção de direitos pedida por telegramma de qualquer procedencia, ainda mesmo dos Governadores ou Presidentes dos Estados ou de autoridades municipaes, salvo mediante termo de responsabilidade.

Art. 12. As requisições de despacho livre feitas pelo Governo da União para artigos, objectos ou material destinados ao serviço publico, subordinam-se aos preceitos do presente Regulamento, com excepção de obrigação do laudo profissional ou certificado estabelecido no n. 2 do art. 6°.

Art. 13. Para que o favor de isenção de direitos se estenda ao periodo de custeio dos serviços ou obras é absolutamente necessario que essa condição se ache expressamente declarada na lei ou decreto de concessão.

Paragrapho unico. Sem essa condição, em caso algum, poderá a isenção comprehender o referido periodo de custeio.

Art. 14. A administração federal, estadoal ou municipal, não póde estabelecer em seus contractos com particulares, emprezas ou companhias, clausulas concessivas ou promissorias de isenção de direito aduaneiros para material importado.

Paragrapho unico. Não será permittido despacho de material com isenção de direitos decorrentes de taes clausulas, ainda que em nome do Governo da União (art. 12 da lei n. 1.144, de 30 de dezembro de 1903).

Art. 15. Nos casos de allegação de urgencia de importação de material destinado a emprezas telegraphicas, de estradas de ferro, navegação, obras do porto e estabelecimentos de assistencia hospitalar, o Ministro da Fazenda poderá conceder o despacho livre desse material, mediante termo de responsabilidade com prazo razoavel, a seu juizo, para que os interessados, pelos meios regulares, legitimem o seu direito á concessão definitiva do favor.

Art. 16. A contagem do prazo para validade das ordens de isenção de direitos, quer decorrentes da Tarifa das Alfandegas, quer de disposições contractuaes existentes ou de decretos especiaes, será feita por anno civil, a partir da data das mesmas ordens.

Art. 17. As provas de identidade e de idoneidade dos particulares que pretenderem isenção de direitos derivadas de concessões de caracter geral, serão produzidas por attestação de autoridades ou de pessoa de distincção, portadoras de fé publica, a juizo do Ministro da Fazenda.

Art. 18. Os Inspectores das Alfandegas, nos despachos de sua competencia, ficam obrigados a cumprir as mesmas normas estabelecidas por este Regulamento, facultando ás partes os recursos legaes para instancia superior.

Art. 19. E' vedado aos chefes das repartições publicas importarem do estrangeiros artigos de expediente que se encontrem facilmente nos mercados locaes.

Art. 20. Para fiscalização de destino das mercadorias favorecidas com isenção de direitos, observar-se-ha o que a Consolidação das leis das Alfendegas e Mesas de Rendas dispõe nos seus arts. 437 a 443.

Paragrapho unico. Ao empregado designado para fiscal dese serviço serão proporcionados todos os recursos necessarios.

Art. 21. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911.— *Francisco Antonio de Salles.*

DECRETO N. 9.076 — DE 3 DE NOVEMBRO DE 1911

Approva o Regulamento para a Inspectoria Federal das Estradas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações conferidas no n. XLVIII do art. 32 e no art. 36 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica approvado o Regulamento que com esta baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para a Inspectoria Federal das Estradas.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911. 90° da Independencia e 23° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 9.076, desta data

CAPITULO I

DA INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Art. 1.° Fica creada a Inspectoria Federal das Estradas com a incumbencia de fiscalizar todos os serviços relativos a estradas de ferro e de rodagem dependentes do Governo da União, exceptuadas as que estiverem sob sua administração directa.

Art. 2.° As estradas de que trata o artigo precedente veem a ser: as autorizadas pelo Governo Federal, as por elle concedidas ou arrendadas, as que gosam de garantia de juros ou fiança de qualquer especie, subvenção, auxilio ou favor por parte do mesmo, ou as declaradas de interesse geral.

Art. 3.° A fiscalização das estradas em que o Governo Federal houver empenhado interesse pecuniario, por garantia de juros, subvenção ou fiança de qualquer especie, será ampla, quer no tocante a despezas, receita, tarifas, rendas da estrada, quer no que respeita á conservação desta, suas dependencias e material, policia, segurança e circulação, de accôrdo com os decretos ns. 1.930, de 26 de abril de 1857, 5.561, de 28 de fevereiro de 1874, 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, de 29 de dezembro de 1880 e instrucções e decisões consequentes, além do que especialmente estatuirem os respectivos contractos.

Art. 4.° Nas emprezas não subvencionadas, a fiscalização se reduzirá ao exame das obras e da conservação do leito, material fixo e rodante e ao que concerne á segurança, regularidade e commodidade do transito nas respectivas estradas, incidindo tambem a fiscalização, para

aquellas que gosam do privilegio de zona, nas tarifas que, devidamente informadas, terão de ser submettidas á approvação do Governo.

Art. 5.º Compete á Inspectoria Federal das Estradas:

1.º O estudo de todos os assumptos geraes e dados referentes ás estradas de ferro e de rodagem, informando circumstaciadamente ao Governo para as suas deliberações a respeito;

2.º A direcção, coordenação e collecção de todos os elementos indispensaveis a organização e execução do plano de viação federal ferrea ou de rodagem e do levantamento e cadastro das demais estradas da Republica para a confecção da carta geral da viação, solicitando para esse caso o necessario auxilio das autoridades competentes;

3.º O reconhecimento e a exploração das estradas de interesse geral, quando assim o determinar o Governo, e a organização dos respectivos projectos e orçamentos;

4.º O preparo das bases geraes dos editaes de concurrencia para a realização dos serviços sob sua alçada, o estudo das propostas apresentadas e a organização dos contractos, submettendo todos os documentos ao Ministerio para sua approvação, registro e expedição dos actos respectivos;

5.º A fiscalização não só das estradas em construcção como tambem das estradas em trafego, com excepção das que tiverem administração directa do Governo;

6.º A organização, guarda e conservação de todo o archivo technico das estradas federaes;

7.º A estatistica de todas as estradas de concessão federal, estadoal e municipal, dos seus elementos technicos e dos transportes effectuados annualmente;

8.º A vigilancia pelo cumprimento das leis, regulamentos e instrucções vigentes ou dos que forem expedidos em relação á industria de transporte terrestre da Republica e dos contractos ou interesses do Governo ligados a esse assumpto.

CAPITULO II

DO PESSOAL DA INSPECTORIA

Art. 6.º A Inspectoria se comporá:

a) de uma administração central, com escriptorio e séde na cidade do Rio de Janeiro, em edificio proprio designado pelo Governo;

b) de tantas sub-administrações quantas correspondam ás redes, ou districtos de inspecção, que forem grupadas ás varias estradas sujeitas á fiscalização federal, com séde e escriptorio nos pontos centraes ou mais convenientes desses districtos;

c) das commissões que forem necessarias para os estudos, projectos, planos e orçamentos das estradas a serem construidas por ordem do Governo, com séde e escriptorio nos pontos convenientes;

d) de delegações fiscaes, itinerantes e removiveis, de inspecção directa das sub-administrações, das commissões acima e em geral das estradas, em numero e condições que se fizerem precisos, a juizo do Governo.

Art. 7.º A administração central, á qual ficam directamente subordinadas as sub-administrações, commissões e delegações, será dirigida por um inspector e constituida das seguintes sub-divisões:

a) secretaria;

b) secção das estradas em estudos e em construcção;

c) secção das estradas em trafego e estatistica;

d) secção de contabilidade.

Art. 8.º As sub-administrações serão dirigidas por engenheiros chefes de districto, com residencia nas respectivas sédes e constituidas pelo pessoal de engenheiros fiscaes e outros funccionarios, fixados em numero e categoria de accôrdo com a importancia de cada rêde de fiscalização.

Art. 9.º As commissões serão dirigidas por um engenheiro chefe, com residencia no ponto mais adequado aos trabalhos e serão constituidas por tantos engenheiros, conductores, desenhistas, escripturarios, auxiliares, serventes e operarios quantos forem precisos para o completo desempenho dos serviços que lhes forem confiados.

Art. 10. As delegações fiscaes serão exercidas por um ou mais engenheiros itinerantes, sob a denominação de fiscaes geraes, com residencia official na séde da inspectoria, removidos em cada inspecção para qualquer ponto do territorio da Republica onde se faça mister a sua presença temporaria.

Art. 11. O numero e categoria das sub-administrações e delegações serão fixados nas condições previstas neste regulamento e o numero de commissões será o que for exigido pelas necessidades do serviço quando assim o determinar o Governo.

CAPITULO III

DAS ATTRIBUIÇÕES E DEVERES DO PESSOAL

Art. 12. Compete ao inspector:

I. Fornecer ao Governo todos os elementos indispensaveis á organização do plano geral de viação;

II. Mandar effectuar, quando determinados pelo Ministro, o reconhecimento e a exploração de todas as estradas que possam ser de interesse geral;

III. Mandar executar os estudos necessarios para cumprir o disposto nos numeros anteriores;

IV. Zelar pelo exacto cumprimento dos contractos das estradas dependentes do Governo Federal, expedindo as instrucções que para esse fim julgar necessarias, submettendo-as á approvação do Ministro;

V. Approvar, sendo seus actos submettidos posteriormente á approvação do Ministro:

a) modificações de traçado em planta e perfil, desde que não acarretem augmento de despezas e melhorem as condições technicas relativas aos raios de curvas e ás declividades;

b) alterações nos projectos de obras de arte, uma vez que dellas resultem economia sem prejuizo da segurança, ou que se obtenha maior segurança sem accrescimo de despeza.

VI. Acceitar provisoriamente os trechos de estradas, á medida que ficarem concluidos pelas emprezas constructoras;

VII. Approvar provisoriamente os projectos de tarifas, instrucções regulamentares, quadros de pessoal e horarios propostos pelas emprezas concessionarias;

VIII. Submetter á approvação do Ministro quaesquer medidas das quaes advenha o desenvolvimento das zonas atravessadas pelas estradas dependentes do Governo Federal;

IX. Examinar minuciosamente a organização das tarifas e alterações que se tornem necessarias em pról do desenvolvimento agricola, industrial e commercial do paiz e em beneficio do trafego internacional limitrophe;

X. Dirigir todo o serviço da Inspectoria, expedindo as necessarias instrucções para a boa marcha dos serviços, para o regular andamento dos papeis e documentos submettidos ao seu estudo, distribuindo-os convenientemente pelas varias dependencias da repartição, de modo a tornar tão expedito quanto possivel o necessario estudo e expediente;

XI. Inspeccionar pessoalmente, quando julgar conveniente, qualquer dos serviços a cargo da Inspectoria;

XII. Organizar a estatistica e o cadastro das estradas, quer as dependentes do Governo Federal, quer as dos Governos dos Estados ou das Municipalidades, solicitando ou obtendo, pelo modo mais conveniente, os elementos necessarios;

XIII. Fiscalizar, pela fórma mais conveniente, todos os documentos relativos á renda e á despeza das estradas arrendadas e das que gosam de favores pecuniarios do Governo e providenciar a respeito pela fórma que julgar mais garantidora dos interesses da União;

XIV. Mandar proceder semestralmente á tomada de contas das emprezas que gozarem de garantia de juros ou que, não gozando desse favor, sejam obrigadas a prestal-as por disposições de seus contractos, regulando-se nesse assumpto pelas instrucções especiaes para esse fim approvadas pelo Ministro;

XV. Apresentar ao Ministro, até o dia 15 de março de cada anno, o relatorio circumstanciado de todos os serviços do anno anterior a cargo da Inspectoria, e bem assim o orçamento das despezas para os serviços da repartição no exercicio futuro e das relativas aos favores pecuniarios concedidos ás emprezas;

XVI. Apresentar ao Ministro, até aquella data, afim de ser devidamente impressa a estatistica das estradas dependentes da repartição.

Art. 13. Compete ao secretario por si e pelo pessoal da secretaria:

I. Dirigir o expediente da administração central, zelando pela ordem, disciplina e asseio geral do escriptorio da Inspectoria;

II. Abrir, catalogar, preparar, submetter ao inspector e redigir a sua correspondencia, zelando pela classificação e guarda de seu archivo;

III. Zelar pela boa distribuição dos papeis e documenots da Inspectoria, sendo responsabilizado pelos seus extravios, quando não forem elles devidamente protocollados;

IV. Providenciar para a acquisição dos materiaes necessarios ao expediente da administração central e distribuil-os conforme as necessidades de cada uma de suas secções;

V. Proceder ao assentamento do pessoal da Inspectoria, com a indicação do nome, idade, estado, residencia, data da nomeação, categoria, posse, licença, remoção, tempo de exercicio, elogios, penas e tudo quanto possa interessar aos empregados, de modo a permittir informação prompta e segura a respeito dos mesmos.

Art. 14. Directamente subordinados ao secretario disporá a secretaria de um official, um archivista, um 2° escripturario, um amanuense, um porteiro, um continuo e tres serventes, cujas funcções serão determinadas por instrucções dadas pela Inspectoria.

Art. 15. Compete aos chefes de secção:

I. Ter sob sua responsabilidade e direcção a respectiva secção, distribuir o serviço por seus auxiliares e examinar todos os documentos e assumptos estudados, de modo a conhecel-os nos seus detalhes;

II. Ser o intermediario entre o inspector e o pessoal da secção, zelando pela boa marcha dos trabalhos e cumprimento dos deveres dos empregados;

III. Fazer o ponto do pessoal da secção e prestar nesse sentido informações á secretaria e á contabilidade para os devidos assentamentos e folhas de pagamento;

IV. Propor ao inspector as penalidades em que incorrer o pessoal da secção;

V. Organizar e ter sob sua responsabilidade o archivo, correspondencia e protocollo dos documentos da secção;

VI. Estudar e informar ao inspector, ou visar todas as informações da secção, sobre os assumptos que á mesma forem submettidos;

VII. Corresponder-se directamente com os chefes de districto ou de construcção ou fiscaes geraes, sómente quanto aos serviços da secção para esclarecimentos que se fizerem precisos á solução dos assumptos submettidos ao seu estudo;

VIII. Substituir o inspector nos seus impedimentos, quando designado pelo Ministro;

IX. Apresentar ao inspector, até o dia 15 de fevereiro de cada anno, o relatorio dos serviços da secção, correspondentes ao anno anterior.

Art. 16. Ao chefe da secção das estradas em estudo e construcção, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Examinar e prestar informações sobre todos os estudos, projectos, planos e orçamentos de estradas, quer os organizados pelas commissões officiaes, quer os apresentados pelas emprezas contractantes;

II. Propor ao inspector o pessoal extranumerario para as commissões incumbidas dos estudos das estradas que o Governo designar, a dispensa dos engenheiros e mais auxiliares á medida que se tornarem desnecessarios ao serviço.

III. Propor ao inspector as modificações ou melhoramentos de taes estudos, fazendo os respectivos desenhos e orçamentos;

IV. Estudar as condições, especificações e tabellas de preços para a construcção das estradas, de accôrdo com os dados relativos a cada zona do paiz e com as necessidades da rêde local, informando

ao inspector sobre as alterações precisas que forem indicadas pelo estudo comparativo dos dados adquiridos e a pratica de taes serviços;

V. Informar detalhadamente sobre a qualidade, procedencia, valor, resistencia e condições a que deve satisfazer o material fixo, com emprego nas estradas em construcção;

VI. Informar á *secção das estradas em trafego e estatistica* sobre todos os dados preciosos para a organização dos projectos de estações ou dependencias, obras de arte e typos de material fixo, que tenham de ser empregados nas estradas em trafego;

VII. Verificar se a applicação dos preços dos contractos ou instrucções do Governo é feita com exactidão nos calculos das medições ou avaliações de serviços executados pelas emprezas contractantes;

VIII. Informar a secção de contabilidade a respeito da organização das folhas e certificados de pagamento dos serviços executados;

IX. Examinar, registrar e submetter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios aos estudos das estradas, quando tiverem de ser feitos sob a acção da Inspectoria, ou dos que tiverem de ser importados livres de direitos.

Art. 17. Ao chefe da secção das estradas em estudo e construcção serão subordinados directamente tres engenheiros ajudantes, sendo um especialista em electricidade, dous desenhitas, dous calculistas, um 1° escripturario e um continuo, cujas funcções serão reguladas em instrucções especiaes.

Art. 18. Ao chefe da secção das estradas em trafego e estatistica, por si e pelo pessoal da secção incumbe:

I. Estudar e examinar exclusivamente os assumptos que digam com a parte em trafego das estradas concedidas, informando sobre elles minuciosamente ao inspector;

II. Informar sobre o processo de acceitação de qualquer trecho de estrada que deva ser entregue ao trafego publico;

III. Informar a respeito do estabelecimento de estações ou paradas, horarios e velocidade dos trens e sobre os regulamentos especiaes para os transportes nas estradas em trafego;

IV. Estudar e examinar os projectos de tarifas e condições de transporte das estradas sob o ponto de vista do augmento da regularidade do seu trafego, submettendo esse estudo á secção de contabilidade para revel-o sob o ponto de vista de vantagem financeira para o Governo;

V. Estudar os meios de diminuir as despezas de custeio das estradas e desenvolver as fontes de receita de sua exploração technica e commercial;

VI. Examinar, rubricar e submetter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios ao trafego das estradas e que tenham de ser importados com isenção de direitos;

VII. Informar sobre o augmento ou acquisição de material fixo e rodante para as estradas em trafego, de accôrdo com os dados fornecidos pela secção das estradas em estudo e construcção;

VIII. Estudar os contractos de trafego mutuo e os de transito reciproco do material rodante entre as estradas em trafego, propondo as soluções necesssarias;

IX. Examinar as propostas de tarifas e suas modificações, informando de modo preciso sobre as vantagens de sua approvação para o Thesouro Nacional;

X. Recolher todos os dados referentes a custas, despezas, lucros e perdas para organização da estatistica e resumos parciaes para cada estrada ou rede durante o anno anterior;

XI. Organizar para cada anno a estatistica geral de construcção e trafego, receita e despeza das estradas fiscalizadas para ser submettida ao exame do inspector e apresentada ao Ministro para a necessaria publicação;

XII. Conffeccionar os dados precisos e fazer o historico de cada rede de viação e de seus contractos á vista do que constar e do que for succedendo, para cada caso, de accôrdo com os dados fornecidos pelas outras secções da Inspectoria;

XIII. Fazer o registro, por meio de extracto, dos actos da Inspectoria e dos Poderes Legislativo e Executivo, com referencia a cada uma das estradas;

XIV. Organizar um archivo da legislação ferro-viaria brazileira e estrangeira e dos actos de lei e regulamentos da Republica que digam respeito ás estradas, em geral, ou ás mesmas interessem sob qualquer ponto de vista;

XV. Colleccionar e ministrar ao inspector todos os dados para a confecção do relatorio annual da Inspectoria.

Art. 19. Ao chefe da secção das estradas em trafego e estatistica serão subordinados directamente dois engenheiros ajudantes, um official de estatistica, um 1° escripturario, dois amanuenses e um continuo, cujas funcções serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 20. Ao chefe de secção da contabilidade, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Organizar as folhas de pagamento do pessoal da Inspectoria de accôrdo com as notas dos livros de ponto das secções para serem encaminhadas ao respectivo processo;

II. Organizar os certificados de pagamento de serviços feitos pelas commissões ou pelos contractantes para a execução das estradas em construcção ou modificações de estradas em trafego, quando taes trabalhos tenham de ser levados á conta de capital dos contractantes ou de ser pagos pelo Governo;

III. Examinar os pedidos para levantamento de fundos , retiradas, cauções e depositos e guias de recolhimento ao Thesouro de quaesquer pagamentos, de accôrdo com os contractos;

IV. Informar, tendo em vista os creditos votados, os quadros de pessoal de varios serviços locaes e dos contractantes propondo as alterações que forem convenientes, no ponto de vista da despeza;

V. Proceder a minucioso exame nos processos de tomadas de contas aos contractantes e prestar sobre os mesmos as necessarias informações;

VI. Organizar a escripturaãço geral da Inspectoria, de modo que fiquem estabelecidas contas geraes e especiáes para estradas em construcção e em trafego,

mencionando detalhadamente os encargos do Governo, os pagamentos por elle feitos por qualquer titulo, os depositos, as cauções ou garantias dos contractantes, as restituições ou pagamentos feitos ao Governo, o capital fixado para cada estrada, suas garantias, juros e amortizações e os emprestimos feitos pelo Governo para a realização dos contractos, estabelecendo sob fórma clara e precisa um regimen de verdadeira contabilidade para seguras informações;

VII. Escripturar em um livro especial, além dos livros geraes, a conta corrente da receita e despeza da Inspectoria;

VIII. Preparar os dados precisos para os orçamentos annuaes da repartição e para o relatorio do inspector, quanto ás despezas necessarias aos serviços do anno seguinte;

IX. Organizar, conservar e catalogar todo o archivo financeiro da Inspectoria;

X. Apresentar ao inspector até o dia 15 de cada mez um balancete da escripta do mez anterior e até os dias 15 dos mezes de agosto e fevereiro um balanço do semestre e anno anterior.

Art. 21. Ao chefe de secção da contabilidade serão subordinados directamente um engenheiro ajudante, um contador, um ajudante de contador, um 2° escripturario, dous amanuenses e um continuo, cujas funcções serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 22. Aos chefes das sub-administrações ou de districto e das commissões por si ou pelo pessoal subordinado, incumbe:

I. Representar directamente a Inspectoria junto a cada Governo de Estado, de estrada fiscalizada e ser o intermediario entre elles e a repartição para todos os assumptos que digam respeito ao seu districto ou zona de serviço;

II. Zelar pelo cumprimento de todas as leis e regulamentos e dos contractos em vigor e pelo bom desempenho dos deveres do pessoal sob sua direcção;

III. Fazer executar as instrucções especiaes para os serviços a seu cargo e expedir as ordens e detalhes de serviços necessarios a boa marcha e andamento dos trabalhos de seu districto ou commissão;

IV. Examinar todos os trabalhos sob sua direcção e distribuir seu pessoal da melhor fórma e de accôrdo com as attribuições regulamentares, fazendo-o igualmente acompanhar com a maxima assiduidade e cuidado as varias secções de serviço a seu cargo;

V. Examinar e inspeccionar com frequencia todas as secções a cargo de seu districto ou commissão por visitas pessoaes, pelo menos de duas vezes ao mez, fazendo com que os seus auxiliares procedam a exame e inspecções mais frequentes ou assistam pessoalmente e diariamente aos serviços de que forem incumbidos;

VI. Verificar de continuo as condições de conservação, ordem, andamento e progressão dos trabalhos ou estradas sob sua fiscalização ou direcção e proceder ás experiencias necessarias ao emprego dos materiaes a ella destinados;

VII. Examinar com o maximo cuidado todos os materiaes que tenham de ser empregados nos serviços a seu cargo, fazendo cumprir as ordens para sua applicação, substituição ou rejeição;

VIII. Estudar e propor ao inspector as medidas tendentes a melhorar as condições technicas ou economicas dos serviços sob sua inspecção ou direcção;

IX. Providenciar nos casos de urgencia do serviço de modo a manter a sua boa organização e ordem, communicando immediatamente os seus actos á Inspectoria e sujeitando-os á sua approvação, quando não estejam previstos em suas attribuições;

X. Authenticar ou visar todos os documentos que devam ser remettidos á Inspectoria ou aos contractantes, com os quaes é de sua exclusiva competencia se corresponderem directamente;

XI. Proceder aos trabalhos de exame, avaliação ou medição dos serviços contractados e ao ajuste de contas, de accôrdo com as instrucções especiaes para esse fim e as respectivas condições contractuaes, dando andamento aos respectivos processos para a sua ulterior approvação;

XII. Impor aos contractantes as multas e penalidades por inobservancia de disposições do contracto, submettendo-as á Inspectoria para a sua homologação posterior com os motivos de seu proceder e as justificativas dos contractantes punidos;

XIII. Inventariar os materiaes de serviço a seu cargo, mandando proceder a balancetes mensaes, zelando por sua boa escripta e conservação;

XIV. Apresentar, por occasião da terminação dos serviços especiaes, ou até o dia 15 de agosto e 15 de fevereiro, relatorios semestral e annual, incluindo todos os dados, quadros, estatisticas exigidas pela Inspectoria bem como um orçamento da despeza provavel dos serviços do anno a seguir.

XV. Organizar methodicamente todas as informações e dados relativos aos serviços, exigindo das estradas ou dos contractantes, os documentos, as provas, planos e orçamentos, e em geral, todas as communicações e detalhes que forem necessarios á fiscalização e inspecção ou realização dos trabalhos a seu cargo.

Art. 23. A cada sub-administração ou commissão corresponderá um escriptorio com séde no ponto mais adequado e com o pessoal que for fixado pelo presente regulamento, salvo posterior augmento de accôrdo com as necessidades do serviço.

Art. 24. Aos chefes das sub-administrações ou districtos ficarão subordinados os engenheiros, os escripturarios e o demais pessoal que áquelles competirem, conforme a respectiva classificação e necessidade do serviço.

Art. 25. A residencia official do chefe das sub-administrações ou districtos e dos seus subordinados deverá ser na séde do districto de fiscalização, podendo entretanto o chefe desse serviço determinar que qualquer dos seus subordinados resida em ponto diverso, desde que assim resulte vantagem para o serviço, ficando, porém, obrigado a comparecer pelo menos uma vez por semana ao escriptorio da sub-administração para dar conta do andamento do serviço a seu cargo.

Art. 26. O chefe da sub-administração ou do districto não poderá ausentar-se da

séde, a não ser em serviço de inspecção ou mediante licença do inspector, em qualquer outro caso.

Do mesmo modo os seus subordinados não poderão afastar-se dos logares de sua residencia a não ser em serviço ou por licença regulamentar..

Art. 27. Aos chefes das commissões ficará subordinado o pessoal necessario, conforme sua organização e classificação feitas pela Inspectoria, de accôrdo com a importancia dos serviços que lhes forem incumbidos e as instrucções que nesse sentido lhe forem dadas.

Art. 28. Aos delegados ou fiscaes geraes incumbe:

I. Percorrer periodicamente as estradas e visitar os trabalhos em construcção, de accôrdo com a designação do inspector para uma inspecção geral ou para o estudo especial de algum assumpto referente ás mesmas estradas;

II. Examinar cuidadosamente as condições do trafego ou da construcção, verificando se os respectivos serviços são feitos com a precisa regularidade e economia e são cumpridas as leis e disposições regulamentares em vigor;

III. Verificar se é feita a devida conservação das linhas, do material fixo e rodante e das demais dependencias das estradas;

IV. Examinar com o maximo cuidado se os contractos de construcção, empreitada ou trafego estão sendo fielmente executados;

V. Conhecer das necessidades que tenham os habitantes das zonas servidas pelas estradas, afim de informar á Inspectoria sobre as providencias a tomar no sentido de melhorar horarios e tarifas ou de executar novos serviços de ramaes e prolongamentos.

VI. Conhecer das vantagens que possam provir, para a construcção e trafego das estradas, da execução de melhoramentos ou transformações que esses serviços comportem.

VII. Estudar tudo quanto se refira a trafego mutuo e facilidade de ligar o trafego terrestre ao maritimo e fluvial, bem como o que diga respeito a qualquer outra vantagem para transporte das zonas percorridas na inspecção;

VIII. Estudar com o maximo cuidado e o mais detalhadamente qualquer assumpto especialmente indicado para o qual tenha sido a inspecção determinada;

IX. Verificar si os chefes de districto ou das commissões são zelosos no cumprimento de seus deveres e si a sua fiscalização ou direcção dos serviços a seu cargo é effectiva e se faz com a precisa exactidão;

X. Assumir a direcção de qualquer sub-administração ou commissão, quando especialmente designados para esse fim, ou nos casos urgentes em que sejam precisas providencias immediatas ou ao inspector designe os funccionarios effectivos desses cargos;

XI. Exigir a presença dos chefes de serviço ou de qualquer de seus auxiliares para acompanhal-os no desempenho de sua inspecção e todos os dados e informações de que precisem ou sejam convenientes;

XII. Apresentar-se ao inspector logo após o seu regresso á séde da Inspectoria e em seguida ao ministro, quando assim fôr preciso para relatarem verbalmente o resultado da visita ou inspecção feita;

XIII. Apresentar ao inspector, logo após a terminação de qualquer inspecção, um relatorio minucioso das suas observações e das providencias que forem necessarias para se conseguir o resultado desejado;

XIV. Communicar ao inspector, durante o decurso de suas inspecções, por officio ou telegramma, tudo que lhes pareça necessario para a adopção de qualquer medida ou providencia urgente;

XV. Apresentar-se ao inspector para auxilial-o no serviço geral da administração, quando tenham de permanecer na séde da Inspectoria sem designação de qualquer serviço.

CAPITULO IV

DA ADMISSÃO, NOMEAÇÃO, LICENÇA, FALTAS E DEMISSÃO DO PESSOAL

Art. 29. O pessoal da Inspectoria divide-se em empregados de titulos e empregados subalternos não titulados, cabendo a uns e outros os deveres e direitos dos empregos para que forem nomeados ou engajados.

Art. 30. Serão considerados funccionarios de titulo todos os empregados da Inspectoria, com excepção dos serventes, guardas, trabalhadores ou operarios.

Art. 31. O numero, categoria e vencimentos do pessoal da administração central e das sub-administrações serão fixados pelos quadros annexos a este regulamento. A respectiva distribuição será feita pela Inspectoria e o seu augmento se fará mediante proposta desta ao Ministerio, podendo em caso de urgencia ou accumulação de serviço o inspector resolver sobre tal augmento, submettendo o seu acto á approvação do ministro.

Art. 32. O numero e a categoria do pessoal das commissões serão fixados para cada caso especial pelo Ministerio, de accôrdo com a proposta da Inspectoria, sendo os vencimentos regulados pela tabella tambem annexa ao presente regulamento.

Art. 33. O numero de delegados ou fiscaes geraes será fixado de modo permanente ou periodico directamente pelo ministro, de accôrdo com a Inspectoria, ou como julgar conveniente ao serviço publico e com os vencimentos tambem marcados na tabella annexa.

Art. 34. O pessoal titulado será considerado effectivo e gozará de todas as regalias e vantagens das leis em vigor, e, depois de dez annos de serviço, só poderão ser demittidos por falta grave, desidia ou incapacidade comprovada.

Art. 35. Os chefes e mais pessoal das commissões de estudos serão considerados em commissão e poderão ser dispensados ao termo do serviço para que tenham sido designados, nomeados ou engajados, salvo o caso de não corresponderem bem ás suas funcções, o que obrigará a dispensa immediata.

Art. 36. Os empregados de titulo das sub-administrações ou commissões serão classificados em 1ª e 2ª classes com iguaes attribuições, quando com titulo ou funcção semelhante, constituindo a differença entre as classes apenas nos venci-

mentos e na collocação em relação aos outros funccionarios da classe superior.

Art. 37. Serão nomeados por decreto o inspector e por portaria do ministro, mediante proposta do inspector, o secretario, os chefes de secção, os ajudantes de secção, fiscaes geraes, engenheiros chefes de districto, engenheiros fiscaes, o contador, o ajudante do contador, officiaes, conductores, escripturarios, desenhistas e calculistas.

Art. 38. Os demais empregados da Inspectoria serão nomeados pelo inspector, com excepção do pessoal subalterno e jornaleiro das sub-administrações e commissões, que será engajado pelos respectivos chefes de serviço e terá os vencimentos e vantagens constantes da tabella annexa a este regulamento.

Art. 39. O cargo de inspector só será confiado, por livre escolha do Governo, a engenheiro nacional que se recommende por sua experiencia e capacidade profissional, anteriormente demonstrada em trabalhos concernentes á viação terrestre.

Art. 40. Só poderão ser nomeados para os logares de fiscaes geraes, chefes de secção, chefes de districto e de commissão os profissionaes diplomados por escolas brazileiras que satisfizerem as prescripções da lei n. 3.001, de 9 de outubro de 1880, sendo que para os logares de fiscaes geraes e de chefes se exigem seis annos de pratica de construcção de estradas de ferro e para os logares de engenheiros fiscaes a pratica pelo menos de dous annos.

Art. 41. A nomeação para os logares que não forem technicos será feita sempre mediante concurso. Sómente ao ministro é licito nomear para as commissões de estudos pessoal reconhecidamente habilitado, sem a exigencia daquella prova.

Art. 42. Salvo o cargo de inspector, o provimento dos demais cargos do pessoal effectivo, em caso de vaga, será por accesso das respectivas classes, attendendo-se á antiguidade e ao merecimento.

Art. 43. O inspector será substituido, nos seus impedimentos temporarios, pelo chefe de secção designado pelo ministro; os chefes de secção por seus ajudantes e os demais empregados da administração central e das sub-administrações pelos seus immediatos em vencimentos e categoria, designados todos pelo inspector.

Art. 44. As substituições temporarias nas commissões de estudos serão feitas, para os chefes de serviço, pelo inspector, dentre o seu pessoal de maior categoria e, para os auxiliares, pelos respectivos chefes.

Art. 45. Ao pessoal de titulo caberão os vencimentos mensaes da tabella annexa correspondentes á sua categoria ou funcção, não lhe sendo abonado augmento ou diaria por qualquer serviço feito fóra das horas do expediente ou da séde dos trabalhos.

Art. 46. Ao pessoal não titulado corresponderão os vencimentos mensaes calculados pelas diarias da tabella annexa, com direito ao pagamento pelo serviço extraordinario feito em dias de descanso e feriados ou á noite, além das horas do trabalho diario.

Art. 47. Dos vencimentos do pessoal de titulo, dous terços serão considerados como ordenado e um terço como gratificação, para todos os effeitos.

Art. 48. Todo empregado terá direito á passagem livre por parte do Governo para seu transporte em serviço, não lhe cabendo nesse caso nem augmento de vencimentos, nem diaria; salvo nos casos de nomeação ou de remoção definitiva dos empregados de titulo, aos quaes será abonada uma ajuda de custo correspondente á metade do respectivo ordenado mensal, para a sua installação.

Art. 49. Aos funccionarios do quadro effectivo é garantida a vantagem da aposentadoria e do montepio, pela fórma e nas condições das leis vigentes.

Art. 50. Perderá a aposentadoria o empregado que em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, fôr convencido de haver, durante o exercicio de algum dos empregos, commettido o crime de peita ou de suborno, ou praticado qualquer acto de traição, abuso de confiança ou revelação de segredo.

Art. 51. Aos funccionarios das commissões de estudos é facultado o montepio dos servidores do Estado, sendo-lhes garantida a mesma aposentadoria que aos effectivos, sómente quando se invalidarem no desempenho de suas funcções.

Art. 52. Terá igualmente uma pensão o pessoal operario que por motivo de accidente ou desastre em serviço da Inspectoria ficar impossibilitado ou incapaz de ganhar meios para sua subsistencia.

Art. 53. A igual pensão terão direito a viuva ou filhos menores do pessoal jornaleiro que fallecer em desastre no serviço publico.

Art. 54. O empregado que substituir outro em seu impedimento temporario perceberá a gratificação deste, qualquer que seja o numero de dias em que se der a substituição, comtanto que, reunida a importancia da gratificação aos vencimentos do substituto, este total não exceda a dos vencimentos do logar substituido.

Art. 55. O empregado que exercer interinamente logar vago perceberá todos os vencimentos deste, perdendo os de seu proprio emprego.

Art. 56. O empregado que faltar ao serviço sem causa justificada perderá todos os vencimentos. Se justificar as faltas, ser-lhe-ha descontada sómente a gratificação correspondente aos dias em que faltar, até o maximo de oito dias.

Para sua justificação será sufficiente a simples allegação por escripto do empregado, quando o numero das faltas não exceder a tres. Si, porém, fôr superior a tres e inferior a nove, será necessario apresentar attestado medico.

Além de oito faltas só será concedido abono si o empregado obtiver licença.

Art. 57. O desconto por faltas interpoladas não comprehenderá os dias feriados; sendo, porém, successivas, comprehenderá todos os dias.

Art. 58. São causas justificativas de faltas: molestia, nojo, gala de casamento.

Art. 59. As licenças ao pessoal serão concedidas até 30 dias pelo inspector e as de maior prazo pelo ministro, precedendo audiencia do inspector e de accôrdo com as disposições do decreto n. 4.484, de 7 de março de 1870.

Art. 60. As licenças serão concedidas com ou sem ordenado, não se abonando em caso algum as gratificações do exercicio.

Art. 61. Só por motivo de molestia comprovada se concederá licença até um anno, podendo ser com ordenado inteiro até seis mezes e de então em deante com metade do ordenado.

Art. 62. Por qualquer outro motivo justificado a licença não excederá de seis mezes e sendo com ordenado ficará sujeita ao seguinte desconto: da quinta parte, sendo a licença até dous mezes; da terça parte, sendo por mais de dous até quatro mezes; de duas terças partes sendo por mais de quatro mezes.

Art. 63. O tempo de licença é concedido com ordenado; suas reformas e prorogações dentro de um anno, a contar do dia em que começar o gozo da primeira licença obtida, serão sommados para o fim de fazer-se o desconto de que trata o artigo antecedente.

Art. 64. Em todo o caso, findo o prazo maximo da licença, nada mais perceberá o licenciado, nem será aquella renovada ou prorogada sem que este volte ao effectivo exercicio de suas funcções e nelle permaneça por tempo, pelo menos, igual ao da ausencia determinada pelo gozo da licença.

Art. 65. Ficará sem effeito a licença concedida si aquelle que a tiver obtido não entrar no gozo della dentro do prazo de 30 dias, contados do dia em que o acto da concessão fôr publicado no *Diario Official* ou lhe fôr communicado.

Art. 66. Não póde obter licença o empregado que não tiver tomado posse e entrado no exercicio de seu cargo; salvo o caso de adoecer no periodo em que se realizar sua remoção de um para outro emprego.

Art. 67. Nenhum vencimento será pago ao licenciado sem que tenha registrado a respectiva portaria na secção competente da Inspectoria, com a declaração do dia em que começou a gozal-a e sem que se achem satisfeitas as exigencias prescriptas nas leis fiscaes.

Art. 68. Os empregados da Inspectoria terão annualmente 15 dias de ferias de que gozarão sem prejuizo do serviço e sem perda de seus vencimentos.

Art. 69. As faltas disciplinares commettidas por empregados que não constituirem crime definido na legislação vigente serão punidas segundo a sua gravidade, com as seguintes penas:

I. Advertencia.
II. Reprehensão.
III. Suspensão até 30 dias.
IV. Demissão.

Art. 70. O inspector e chefes de serviço poderão impôr qualquer das penas designadas no artigo antecedente aos empregados de sua nomeação e as de advertencia a suspensão até oito dias aos de nomeação de seus superiores, aos quaes dará disso conhecimento immediatamente.

Art. 71. O empregado que, sem causa justificada, faltar seguidamente mais de 15 dias, será considerado demittido.

Art. 72. Das penalidades comminadas nos arts. 70 e 71 haverá sempre recurso para a autoridade superior até ao ministro.

Art. 73. Resolvido o recurso final é vedada a readmissão do empregado titulado ou jornaleiro demittido.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 74. O inspector, ouvidos os diversos chefes, expedirá as instrucções e os regimentos internos indispensaveis á boa marcha de cada um dos serviços, de modo que fiquem bem definidas as attribuições das varias classes de empregados e indicados os processos e modelos a adoptar para a escripturação, contabilidade e estatistica, correspondentes aos mesmos serviços.

Art. 75. Emquanto não forem expedidas as instrucções especiaes de que trata o artigo antecedente, deverão ser observadas, com relação ás estradas em trafego e em construcção, as disposições dos decretos ns. 2.885, de 25 de abril de 1908 e 4.871, de 23 junho de 1903, em tudo quanto não fôr contrario ao presente regulamento.

Art. 76. O escriptorio central da Inspectoria e os das sédes das sub-administrações e commissões funccionarão das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, em todos os dias uteis, com excepção dos feriados da Republica.

Art. 77. Aos funccionarios actuaes da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro são garantidos os direitos adquiridos pelos regulamentos anteriores, devendo ser aproveitados na organização do quadro effectivo da Inspectoria, segundo suas categorias e vencimentos.

Art. 78. Os funccionarios que não puderem ser aproveitados, mesmo nos serviços das commissões, serão considerados addidos si contarem mais de 10 annos de serviço effectivo.

Art. 79. O numero de vencimentos dos empregados titulares e jornaleiros consta da tabella e do quadro annexo, organizados segundo as categorias correspondentes, com a designação das sédes dos trabalhos, salvo augmento posterior, de accôrdo com as necessidades do serviço e mediante approvação do ministro.

Art. 80. Este regulamento entrará em vigor em 1 de janeiro de 1912.

Art. 81. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911. —*J. J. Seabra.*

TABELLA DE VENCIMENTOS

Pessoal da Administração Central e das Delegações

N.	Cat.	Vencs.	Totaes
1	Inspector.....	30:000$	30:000$
3	Chefes de secção	18:000$	54:000$
2	Delegados ou fiscaes geraes...	18:000$	36:000$
1	Secretario.....	9:600$	9:600$
6	Engenheiros ajudantes.....	14:400$	86:400$
1	Contador.....	9:000$	9:000$
1	Ajudante de contador.....	6:000$	6:000$
1	Official da Secretaria.....	6:000$	6:000$
1	Official de Estatistica.....	5:400$	5:400$

N.	Cat.	Vencs.	Totaes
2	Primeiros escripturarios.....	4:800$	9:600$
2	Segundos escripturarios.....	4:000$	8:000$
1	Archivista.....	5:400$	5:400$
5	Amanuenses.....	3:600$	18:000$
1	Desenhista de 1ª classe.....	6:000$	6:000$
1	Desenhista de 2ª classe.....	4:800$	4:800$
2	Calculistas.....	4:500$	9:000$
1	Porteiro.....	2:400$	2:400$
4	Continuos.....	2:400$	9:600$
3	Serventes.....	1:800$	5:400$
			320:600$

J. J. Seabra.

—

Distribuição do pessoal dos districtos

1° DISTRICTO

ESTADO DO AMAZONAS — SÉDE: PORTO VELHO

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
2 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

2° DISTRICTO

ESTADOS DO PARÁ E MARAHNÃO — SÉDE: S. LUIZ

Estradã de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha — Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras — Estrada de Ferro São Luiz a Caxias

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Belém e Alcobaça.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Caxias.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

3° DISTRICTO

ESTADOS DO PIAUHY E CEARÁ — SÉDE: FORTALEZA

Rêde Cearense

Chefe do districto.
3 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
5 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

4° DISTRICTO

ESTADOS DO RIO GRANDE DO NORTE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGÔAS — SÉDE: RECIFE

Rêde da Great Western e Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte

Chefe do districto.
5 Engenheiros de 1ª classe.
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

5° DISTRICTO

ESTADOS DA BAHIA E SERGIPE — SÉDE: BAHIA

Rêde Bahiana

Chefe do districto.
6 Engenheiros de 1ª classe.
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

6° DISTRICTO

ESTADO DA BAHIA (SUL), ESPIRITO SANTO E MINAS GERAES — SÉDE: VICTORIA

Estrada de Ferro Caravellas e Ramal — Estrada de Ferro Victoria a Diamantina — Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

7° DISTRICTO

ESTADO DO RIO DE JANEIRO E MINAS — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Estrada de Ferro Leopoldina — Estrada de Ferro Rezende a Areias — Estrada de Ferro Bananal — Estrada de Ferro Corcovado — Prolongamento da Maricá — Estrada de Rodagem Rio-Petropolis

Chefe do districto.
5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
6 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

8° DISTRICTO

ESTADO DE MINAS GERAES — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Rêde Sul Mineira

Chefe do districto.
2 Engenheiros de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

9° DISTRICTO

ESTADO DE GOYAZ — SÉDE: FORMIGA

Estrada de Ferro de Goyaz

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

10° DISTRICTO

ESTADO DE S. PAULO — SÉDE: S. PAULO

Estrada de Ferro Paulista — S. Paulo Railway — Estrada de Ferro Mogyana — Estrada de Ferro Sorocabana — Estrada de Ferro Noroeste (Baurú a Itapura) — Estrada de Ferro Araraquara

Chefe do districto.
5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

11° DISTRICTO

ESTADO DE MATTO GROSSO

Estrada de Ferro Noroeste (Linha Itapura a Corumbá)

Chefe do districto.
2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

12° DISTRICTO

ESTADO DO PARANÁ E SANTA CATHARINA — SÉDE: CURITYBA

Linha de Itararé ao Uruguay e ramaes — Estrada de Ferro do Paraná

Chefe do districto.
2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

13° DISTRICTO

ESTADO DE SANTA CATHARINA E PARANÁ — SÉDE: JOINVILLE

Linha de S. Francisco — Estrada de Ferro D. Thereza Christina e linhas de ligação — Estrada de Ferro de Santa Catharina

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

14° DISTRICTO

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL — SÉDE: PORTO ALEGRE

Réde de Viação Ferrea Rio-Grandense — Estrada de Ferro Quarahim a Itaqui

Chefe do districto.
5 Engenheiros de 1ª classe.
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

Rio, novembro de 1911.—*J. J. Seabra.*

Tabella de vencimentos

PESSOAL DA COMMISSÃO DE ESTUDOS

Categorias	Vencs.
Chefe de commissão	18:000$
1.° Engenheiro	15:000$
Chefe de secção	12:000$
Engenheiro ajudante	9:600$
Engenheiro conductor	6:000$
Auxiliar technico	4:000$
Desenhista de 1ª classe	6:000$
Desenhista de 2ª classe	4:800$
Secretario	5:000$
Escripturario pagador	4:800$
Escripturario	4:000$
Amanuense	3:600$
Continuo	1:800$
Servente	1:440$

OBSERVAÇÃO

Do credito destinado a cada uma das commissões será reservada uma certa quota para pagamento de diarias que variarão de 15$ para o chefe até 3$ para os auxiliares, escripturarios e amanuenses.

QUADRO E DIARIAS DO PESSOAL JORNALEIRO

Cada secção de trabalho terá no maximo o seguinte pessoal operario:

1 Feitor	4$000
2 Porta-miras	3$000
1 Balisa de ré	3$000
3 Porta-instrumentos, 2$ a	2$500
1 a 2 Estaqueiros a	2$500
3 Homens para abertura de picadas com o transito a	2$500
1 Machadeiro	2$500
6 Foiceiros para as secções a	2$500
4 Cruzeteiros a	2$500
2 Cosinheiros a	2$500
1 Cocheiro	2$500

Lei concedendo, para a construcção de estradas de ferro nas provincias, garantia ou fiança de juros.

DECRETO N. 2.450 — DE 24 DE SETEMBRO DE 1873

Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás companhias que construirem estradas de ferro, na conformidade da lei n. 641, de 26 de junho de 1852.

Hei por bem Sanccionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1.° A lei n. 641, de 26 de junho de 1852 será d'ora em diante observada com as seguintes alterações:

§ 1.° A's companhias que, na conformidade do art. 2° da referida lei, se propuzerem a construir vias-ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatisticos, que estas podem dar de renda liquida 4 %, fica o governo autorizado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantir juros, que não excedam de 7 %, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

§ 2.° Havendo garantia provincial o governo se limitará a afiançal-a.

§ 3.º O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas que servirem de principal communicação entre os centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Provincia, emquanto esta estrada não produzir uma renda liquida, que dispense os ditos favores.

§ 4.º A somma do capital, a que o Governo por esta Lei fica autorizado a conceder subvenção ou garantia de juros, não poderá exceder de 100.000:000$000.

§ 5.º A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Provinciaes, a que o Governo houver feito applicação desta Lei, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, e na deficiencia destes, por operações de credito para os quaes fica o Governo autorizado, dando de tudo conta annualmente á Assembléa Geral.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

José Fernandes da Costa Pereira Junior do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de setembro de 1873, 52º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento para as concessões de estradas de ferro geraes ou provinciaes

DECRETO N. 5.561 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1874

Approva o Regulamento para á boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852 e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Hei por bem approvar o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852 e 2.450, de 24 de setembro de 1873, relativos a concessões de estradas de ferro, que com este baixa, assignado por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do meu Conselho, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 28 de fevereiro de 1874, 53º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento a que se refere o decreto desta data para a execução dos de ns. 641, de 26 de junho de 1852 e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Art. 1.º Compete ao Governo geral a concessão de estradas de ferro:

§ 1.º Que liguem duas ou mais provincias, a Côrte com as provincias, e o Imperio com os estados limitrophes.

§ 2.º Que sejam especialmente destinadas ao serviço da Administração geral do Estado, ainda que circumscriptas nos limites do territorio provincial.

§ 3.º Que constituam prolongamentos das estradas actuaes pertencentes ao Estado ou por elle decretadas.

Art. 2.º Compete ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro:

§ 1.º Que não transponham os limites das respectivas provincias, salva a hypothese de haver com a mesma direcção, dentro de uma zona de 30 kilometros de cada lado, outra estrada pertencente á Administração do Estado ou já estabelecida ou iniciada pelo Governo geral.

§ 2.º Que sejam ramaes, convergentes a estradas da competencia do Governo geral, uma vez que se circumscrevam no territorio da Provincia.

Art. 3.º Compete cumulativamente ao Governo geral e ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro, no interior das provincias, que tenham por fim ligar os grandes centros de população aos portos maritimos, e possam ser consideradas como grandes arterias do movimento commercial da provincia.

A competencia neste caso resolve-se pela iniciativa e pela prestação de fundos.

Art. 4.º Podem as Administrações provinciaes contratar o prolongamento das estradas que actualmente pertencem ao Estado, ou foram por elle decretadas no interior das provincias, uma vez que obtenham do Governo a necessaria autorização e expressa declaração de não pretender executar o mesmo prolongamento.

Art. 5.º A concessão de estradas de ferro da competencia do Governo geral far-se-ha mediante concurrencia, ou independentemente deste meio, á companhia que offereça garantias sufficientes, sob as condições geraes expressas no presente regulamento e outras especiaes que se julguem necessarias, e que serão publicadas previamente, no caso de concurrencia.

Art. 6.º Terão preferencia para a concessão, dada igualdade de condições quanto á idoneidade, tempo de privilegio, extensão de zona privilegiada e responsabilidade do Thesouro:

1.º A companhia, ou seu incorporador, que apresentar logo estudos definitivos da linha, organizados de conformidade com o presente Regulamento;

2.º A companhia, ou seu incorporador, que prove pertencer-lhe a propriedade da idéa e ter promovido a realização della;

3.º As companhias emprezarias de estradas de ferro já construidas ou de construcção adiantada, a respeito de linhas que sejam natural prolongamento das que tenham construido ou estejam construindo;

4.º A empreza de navegação fluvial que naturalmente se ligue á projectada estrada;

5.º A empreza que prove ter já construido, custeado e administrado satisfactoriamente alguma estrada de ferro.

Art. 7.º A concurrencia versará especialmente sobre o prazo do privilegio, extensão da zona privilegiada, e, si houver concessão de favores pecuniarios, sobre o *quantum* da garantia de juro ou de sub-

venção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

Art. 8.º Quando o Governo não possuir os dados necessarios para designar o traçado de uma linha ferrea e as condições geraes de sua execução, deverão as companhias ou incorporadores de companhias, que pretenderem essa linha, exhibir, com documentos fidedignos: 1º, o reconhecimento geral da zona que a projectada estrada tiver de atravessar, indicando as povoações e localidades a que ella directa ou indirectamente interessar; 2º, os pontos obrigados e a extensão approximada da linha; 3º, a estatistica da população e dos generos de exportação e importação das referidas localidades.

Art. 9.º O Governo poderá, segundo as circumstancias, conceder ás companhias que se propuzerem á construcção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este Regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1.º Privilegio até 90 annos, contados da incorporação de companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da maxima zona de 30 kilometros de um e de outro lado e na mesma direcção, salvo, si houver accôrdo com a empreza privilegiada. Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que embora, partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empreza foi concedido privilegio, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de circito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contrato.

§ 3.º Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.º Uso das madeiras e outros materiaes, existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

§ 5.º Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção; bem como, durante o prazo que for determinado no contrato, dos direitos do carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia emprezaria não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia emprezaria sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si provar-se que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

§ 7.º Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia emprezaria distribuil-os por immigrantes ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que for autorizado pelo Governo.

Art. 10. Além dos favores já mencionados, poderá o Governo conceder garantia de juro, até ao maximo de 7 % sobre o capital despendido *bona fide*, ás companhias que se propuzerem construir estradas de ferro da competencia da Administração geral, ou decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciaes, que sirvam de principal communicação entre os centros productores e os de exportação das provincias.

A concessão desta garantia ficará dependente da apresentação de planos definitivos e dados estatisticos, com os quaes se demonstre que a empreza poderá ter, pelo menos, 4 % de renda liquida.

Art. 11. Quando as estradas forem da exclusiva competencia do Governo geral, ou por elle decretadas na hypothese do art. 3º do presente regulamento, não vigorarão os contratos celebrados com as respectivas companhias emprezarias, em que se garantam juros ou se conceda subvenção kilometrica e os outros favores expressos no decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, sem que sejam approvados pelo Poder Legislativo.

Art. 12. Si uma estrada tiver sido decretada pela Assembléa Provincial com garantia de juro, e estiver nas condições do art. 10, o Governo poderá conceder á respectiva companhia ou emprezario todos ou alguns dos favores expressos no art. 9º e, além disso, afiançar a garantia provincial por tempo não excedente a 30 annos, especificando no acto em que contrahir esta obrigação os termos em que poderá ser effectiva.

Art. 13. Si a assembléa provincial não tiver concedido garantia de juro, ou concedel-a inferior a 7 % á estrada nas condições do referido art. 10, poderá o Governo conceder garantia até 7 % ou a addicional precisa para completar este maximo.

Art. 14. A fiança concedida pelo Governo, nos termos do art. 12, bem como a garantia de que trata o artigo antecedente, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 15. Em vez de garantia de juro poderá o Governo conceder ás companhias emprezarias de estrada de ferro, que estejam nas condições do art. 10, subvenção não excedente a 5ª parte do capital or-

çado para construcção das mesmas estradas.

Esta subvenção far-se-ha effectiva á proporção que cada kilometro fôr sendo construido.

Poderá igualmente tomar acções das referidas emprezas até ao maximo acima indicado, não recebendo dividendos senão quando a renda liquida da estrada attingir, em relação ao capital dos outros accionistas, o juro de 7 %.

Art. 16. Havendo subvenção, em vez de garantia de juros, concedida pelas assembléas provinciaes, o Governo limitar-se-ha a affiançal-a; podendo, porém, ampliar este favor até ao limite do art. 15.

Art. 17. A subvenção kilometrica ou a fiança de subvenção kilometrica, concedidas a estrada de ferro decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciaes nos termos dos arts. 15 e 16, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 18. A concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou a simples fiança de taes concessões feitas pelas Assembléas Provinciaes, dão ao Governo o direito de exigir das respectivas companhias emprezarias obrigações addicionaes ás contrahidas para com as Administrações das Provincias, que julgar convenientes, na fórmà do presente Regulamento.

Art. 19. Não poderá ser outorgada garantia de juro, subvenção, ou fiança de juro ou de subvenção concedida pelas Assembléas Provinciaes, a mais de uma estrada em cada provincia emquanto esta estrada não produzir renda liquida que dispense os mencionados favores.

Entende-se que existe renda liquida, para este effeito, desde que a empreza, durante tres annos consecutivos, realizar dividendos na razão do juro que tiver sido garantido ou afiançado pelo Governo, ou na maxima de 7 % dado o caso da subvenção kilometrica, de conformidade com os artigos antecedentes.

Art. 20. São consideradas nas condições do art. 10, para concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou fiança de garantia de juro ou de subvenção kilomerica, as estradas de ferro que directamente, ou ligando-se a outras, servirem de principal communicação entre os centros productores de qualquer provincia, e os mercados situados no littoral ou junto a rios e lagôas navegaveis da mesma, ou de outra provincia, que tenham commercio maritimo ou internacional.

Art. 21. Nas concessões de estradas de ferro pelo Governo, além das clausulas que forem convenientes em referencia a cada uma, serão expressas as seguintes:

§ 1.° Não poderão começar os trabalhos de construcção sem que tenham sido previamente submettidos á approvação do Governo o plano definitivo e o orçamento das despezas, bem como o relatorio geral demonstrativo das obras projectadas.

Esse plano conterá:

1.° A planta geral da linha ferrea, na escala de 1:4000, em que serão indicados os raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel distantes tres metros menor de 80 metros de cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas;

2.° O perfil longitudinal, na escala de 1 por 400, para as alturas, e de 1:4000 para as distancias horizontaes, indicando

3.° Perfis transversaes, na escala de 1 por 200, em numero sufficiente para a determinação dos volumes de obras de terra;

4.° Planos geraes das obras mais importantes, na escala de 1 por 200;

5.° Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra;

6.° Tabella da quantidade de escavações para executar-se o projecto, do transporte médio da remoção dos materiaes e sua classificação approximada;

7.° Tabella de alinhamento e seus desenvolvimentos, raios de curvas, cotas de declividades e suas extensões;

8.° Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas, feitas no terreno.

§ 2.° A estrada de ferro, suas dependencias e material serão bem conservados, de maneira que o trafego se effectue com facilidade e segurança, sob pena de multa ou suspensão do serviço, ou de ser a conservação feita pela publica administraçãoã á custa da empreza.

§ 3.° A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transito dos caminhos actuaes, e de outros que por commodidade publica se abrirem; nem as respectivas companhias terão o direito de exigir encargo, imposto ou taxa alguma, pelo cruzamento de outras estradas ou caminhos de qualquer natureza, devendo correr por sua conta a despeza para segurança do trafego nos pontos de intersecção dos referidos caminhos.

§ 4.° As emprezas serão obrigadas a observar as disposições do Regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natuerza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não vão de encontro aos respectivos contractos.

§ 5.° As companhias emprezarias terão seu domicilio legal no Imperio e pessoa que nelle as represente em referencia a todos os seus direitos e obrigações.

§ 6.° Findo o prazo da concessão, a não haver expressa estipulação em contrario, reverterão para o Estado todas as obras da estrada, bem como o respectivo material rodante, sem indemnização alguma.

§ 7.° Nos contractos serão marcados os prazos em que as companhias emprezarias deverão começar e concluir os trabalhos de construcção da estrada, comminando-se-lhes pena de multa ou do caducidade da concessão.

§ 8.° Logo que os dividendos da empreza excedam a 8 %, o Thesouro Nacional receberá uma quota do excesso da renda liquida, na escala que fôr estabelecida, para indemnização do juros ou subvenção que tiver pago.

§ 9.° O Estado terá o direito de desapropriar a estrada passado o prazo de

15 annos; sendo o preço da desapropriação regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

§ 10. Os preços de transporte serão fixados em tabella approvada pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização da mesma tabella.

§ 11. As tarifas, por esta fórma organizadas, não poderão ser elevadas sem approvação do Governo, e emquanto subsistir a garantia do juro concedida pelo Estado ou fiança de garantia provincial, tambem não poderão ser reduzidas sem essa approvação.

§ 12. Quando os dividendos excederem a 12 % em dous annos consecutivos, terá o Governo direito de exigir reducção nas tarifas.

Art. 22. São igualmente obrigadas as companhias emprezarias:

§ 1.° A prestar os esclarecimentos ou informações que lhes forem exigidos pelo Governo, pelos Presidentes das provincias por onde passar a estrada, pelos Engenheiros Fiscaes ou por outros funccionarios publicos, autorizados pelos mesmos Presidentes ou pelo Governo.

§ 2.° A acceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre o uso mutuo das estradas de ferro que lhes pertençam ou a outras emprezas. Fica entendido que nas estradas de ferro subsidiadas pelo Thesouro, de conformidade com os arts. 10 a 19 do presente Regulamento, o accôrdo das emprezas interessadas não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que pactuarem e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

§ 3.° A transportar gratuitamente os dinheiros do Estado, bem como as malas do Correio e os empregados que as acompanharem.

§ 4.° A transportar com abatimento não menor de 50 % do preço das respectivas tarifas:

1.° Os juizes e escrivães, quando viajarem por motivo de seu officio;

2.° As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando forem em diligencia:

3.° Os officiaes e praças da Guarda Nacional, de Policia ou de 1ª linha, que se dirigirem a qualquer dos pontos servidos pelas linhas ferreas, por ordem do Governo ou das Presidencias das provincias;

4.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, utensilios e instrumentos aratorios;

5.° As sementes e plantas enviadas pelo Governo, ou pelas presidencias das provincias, para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores.

§ 5.° A transportar, com abatimento não inferior de 15 %, os passageiros e cargas do Governo, não especificados no paragrapho anterior.

§ 6.° A admittir gratuitamente, para praticarem no serviço da construcção ou custeio da estrada, os engenheiros ou estudantes da Escola Central, da Militar ou de outro qualquer instituto de engenharia que o Governo designar, não excedendo a 12.

§ 7.° A pôr á disposição do Governo, em circumstancias extraordinarias, logo que este exigir, todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo pagará a quantia que fôr convencionada pelo uso da estrada, não excedendo ao valor da renda média de periodo identico nos ultimos annos.

§ 8.° A estabelecer linhas telegraphicas para o serviço da estrada, pondo-as á disposição do publico mediante tarifas approvadas pelo Governo, ou entregando a este um fio especial para aquelle fim.

§ 9.° A não possuir escravos, nem empregal-os no serviço, quer da construcção, quer do custeio da estrada.

§ 10. A entregar trimensalmente, ao engenheiro fiscal, ou remetter ao Presidente da provincia, um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos de construcção, acompanhado da cópia dos contractos de empreitada que celebrar e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ella percorridas, da receita das estações, e da estatistica dos passageiros, sendo estes devidamente classificados.

Art. 23. As emprezas que tiverem garantias de juro, subvenção, fiança de garantia ou de subvenção provincial, submetterão á approvação do Governo, antes do começo dos trabalhos de construcção e da abertura do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos. Qualquer alteração posterior dependerá igualmente de autorização do Governo.

Art. 24. Na concessão dos favores autorizados pelo decreto de 24 de setembro de 1873 o Governo attenderá, quanto seja possivel, sem prejuizo das disposições expressas nos arts. 10 a 19 do presente Regulamento, aos interesses de todas as provincias, dando preferencia ás estradas de ferro que, estando nas condições do dito art. 10, se adaptarem igualmente a um plano de viação ferrea que ligue as provincias entre si e com a capital do Imperio.

Art. 25. Não poderá exceder a cem mil contos a somma dos capitaes das emprezas de viação ferrea, decretadas pelas Assembléas Provinciaes, a que fôr concedida garantia de juro, subvenção ou fiança de juros ou de subvenção, nos termos dos arts. 10 a 12 e 13 a 19.

Art. 26. A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Provinciaes, e de conformidade com o presente Regulamento, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, ou, na deficiencia destes, por operações de credito, dando de tudo conta o Governo, annualmente, á Assembléa Geral Legislativa.

Palacio do Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1874 — *José Fernandes da Costa Pereira Junior.*

Disposições especiaes sobre a concessão de estradas de ferro que têm fiança ou garantia de juros do Estado.

DECRETO N. 6.995 — DE 10 DE AGOSTO DE 1878

Estabelece bases geraes para a concessão das Estrada de Ferro com fiança ou garantia de juros do Estado.

Convindo estabelecer bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, em virtude dos decretos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873: Hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, assignadas por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do meu Conselho, Senador do Imperio, presidente do Conselho de Ministros, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 10 de agosto de 1878, 57° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú

Clausulas a que se refere o decreto n. 6.995, desta data

I

DO CAPITAL GARANTIDO

E' concedida ás emprezas de estradas de ferro, em virtude dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873, a fiança ou garantia do Estado dos juros de 7 % ao anno sobre o capital que for fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente á construcção de todas as obras das estradas de ferro, cujo privilegio lhes foi dado ; para acquisição do material fixo e rodante e outros ; linha telegraphica ; compra de terrenos ; indemnizações de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes ou depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até sua conclusão e acceitação definitiva e serem ellas abertas ao trafego publico.

§ 1.° O capital fixo mencionado nesta clausula é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica.

Todos estes planos e mais desenhos, documentos e requisitos, uma vez definitivamente approvados, não poderão ser alterados, no todo ou em parte, sem prévia approvação do Governo.

Os planos e mais desenhos de detalhe necessario á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tuneis, ou os de qualquer edificio da estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do Fiscal por parte do Governo um mez antes de dar-se começo á obra, e si, findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quer approvando, quer exigindo modificações, serão elles considerados como approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as, e si o não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.° Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia ou á fiança dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém, a alteração for feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

II

DO MODO DE TORNAR EFFECTIVA A FIANCA OU A GARANTIA

A fiança ou garantia de juros far-se-ha effectiva, livres de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1.° Emquanto durar a construcção das obras os juros de sete por cento (7 %) serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo, e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim as companhias apresentarão ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que regulou a fiança ou garantia dos juros sobre o capital fixo.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras, que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.° Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á fiança ou á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pelas companhias, como sejam: taxas de transferencias de acções, etc.

§ 3.° Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluido o custo

do material rodante, nem o de machinas e apparelhos de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparelhos acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4.º Entrege a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 5.º Além da quantia necessaria á construcção das obras em cada anno, a que se refere a parte 2ª do § 1º da clausula 2ª as companhias poderão fazer uma chamada de capitaes no principio do primeiro anno, no valor de 10 por cento (10 %) do capital garantido para attender ás despezas preliminares que tiverem feito antes de encetarem-se os trabalhos da construcção da estrada.

III

FAVORES DIVERSOS

Além da fiança ou da garantia a que se refere a clausula 1ª ficam igualmente concedidos ás emprezas das estradas de ferro os seguintes favores:

§ 1.º Privilegio pelo tempo já fixado no decreto da concessão, contado da incorporação da companhia, não podendo o Governo conceder durante esse tempo outras estradas de ferro dentro da zona de 20 kilometros medidos de um e de outro lado do eixo da estrada, e na mesma direcção desta, salvo accôrdo com a companhia.

Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, sigam direcções diversas e possam approximar-se até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.º Cessão gratuita de terrenos nacionaes devolutos, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, exceptuadas as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contrato.

§ 3.º Direito de desapropriação, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, de terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos nacionaes devolutos, indispensaveis á construcção e conservação da estrada.

§ 5.º Isenção de direitos de importação sobre todo o material destinado ao leito da estrada, linha telegraphica, pontes, viaductos, estações, officinas, utensilios e trem rodante, bem como durante o prazo de 20 annos, depois de aberta ao trafego a estrada ou qualquer parte desta, dos direitos de importação sobre o carvão de pedra ou de qualquer combustivel destinado ás officinas e custeio da mesma estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda, na provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, devidamente informada pelo engenheiro fiscal por parte do Governo, que as fixará annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Cessará este favor, ficando as companhias sujeitas ao pagamento dos direitos e á multa do dobro dos mesmos, imposta pelo Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, si se provar que a companhia alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelle ministerio ou da presidencia da provincia e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.º Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavrar minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que devem ficar sujeitas as companhias.

§ 7.º Preferencia para acquisição de terrenos devolutos nacionaes existentes, á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da Lei de 18 de setembro de 1850, si as companhias distribuil-os por immigrantes ou colonos que importarem e estabelecerem, não podendo, porém, vendel-os a estes, sem estarem devidamente medidos ou demarcados, por preço excedente ao que for autorizado pelo Governo.

IV

CAUSA DE CADUCIDADE DO PRIVILEGIO, DA FIANÇA OU DA GARANTIA DE JUROS E MAIS FAVORES.

Si dentro do prazo de 12 mezes, contados da presente data, estiverem organizadas as companhias de estradas de ferro já autorizadas, caducarão o privilegio e mais favores de que tratam estas clausulas.

E si depois de organizadas as companhias decorrerem mais doze mezes, sem dar-se começo aos trabalhos de construcção da estrada, tambem caducarão os mesmos privilegios, fiança ou garantia e mais favores de que tratam as clausulas mencionadas do presente decreto, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Em todo caso nenhuma prorogação será concedida sem preceder o pagamento de um conto de réis (1:000$000) de multa por cada mez da prorogação requerida.

A construcção das obras não será interrompida, e si o fôr por mais de tres mezes, caducarão igualmente o privilegio, fiança ou garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado para cada empreza não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, as companhias

pagarão uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo mesmo Governo com a garantia até esta data.

E si passados 12 mezes, além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, fiança ou garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

V

DO TRAFEGO DA ESTRADA

As companhias obrigam-se a construir e a manter as estradas que lhes pertencem nas condições da mais perfeita segurança e regularidade a juizo do Governo e de conformidade com os regulamentos e instrucções por este já expedidos, ou que para o futuro o forem em relação ás estradas de ferro do Imperio.

No caso de interrupção do trafego, excedente de tres dias consecutivos por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o mesmo trafego, correndo as despezas por conta das companhias.

VI

DO TREM RODANTE

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classe para passageiros, de carros especiaes para serviço do correio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e finalmente de carros para conducção de ferro, madeira, etc.

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagons que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons e mais material exigidos pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de dous a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes que lhes são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material por conta das companhias.

VII

DAS TARIFAS

As tarifas dos transportes pela estrada serão organizadas pelas companhias e approvadas pelo Governo, mas nunca poderão exceder nas suas taxas as dos transportes pelos meios ordinarios.

Estas tarifas, uma vez approvadas, não poderão ser alteradas sem consentimento do Governo, emquanto subsistir a fiança ou a garantia de juros do Estado.

VIII

DAS PASSAGENS DO ESTADO

As companhias obrigam-se a transportar com abatimento de 50 %:

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem quando forem em diligencia;

2.º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo ou presidente da provincia;

3.º Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias das provincias para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º Todos os generos de qualquer natureza, que sejam pelo mesmo Governo ou pelos presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pelas seccas, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, acima não especificados, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, as companhias porão ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará ás companhias o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo seu material, não excedendo o valor da renda média do periodo identico nos ultimos tres annos.

As malas do correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou ao provincial, serão conduzidos gratuitamente pelas companhias, em carro especialmente adoptado para esse fim.

IX

DO TELEGRAPHO

O Governo poderá realizar em toda extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor parecer-lhe, dos mesmos postes das linhas telegraphicas das companhias, responsabilisando-se está pela guarda dos fios, postes e appare-

lhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, as companhias são obrigadas a expedir todos os telegrammas do Governo com cincoenta por cento (50 %) de abatimento na tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

X

DO CUSTEIO DA ESTRADA

As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras d'arte a ella pertencentes.

XI

DOS DOCUMENTOS QUE AS COMPANHIAS SÃO OBRIGADAS A EXHIBIR EM RELAÇÃO AO TRAFEGO DA LINHA.

1.º As companhias obrigam-se ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelos presidentes das provincias, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou por qualquer agente deste competentemente autorizado, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao presidente da provincia, um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo ás despezas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidades das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2.º A aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou a outra empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e a modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.º A submetter a approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XII

DA FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO

A fiscalização da estrada e do serviço está incumbida a um engenheiro fiscal e e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, e por elle pagos; e o exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros afiançados ou garantidos, a uma commissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pela presidencia da provincia.

XIII

DO RESGATE DA ESTRADA

O Governo terá o direito de resgatar a estrada decorridos que sejam os primeiros 30 annos, contados da data da conclusão da estrada, sendo o respectivo preço regulado, em falta de accôrdo, pelo termo medio do rendimento liquido do ultimo quinquennio; ficando entendido que, no caso do Governo realizar o resgate antes ou depois de expirado o prazo do privilegio designado na clausula 3ª, § 1º, o preço não será inferior ao capital afiançado ou garantido.

A importancia a que fica obrigado o Estado será paga em tantas apolices da divida publica de 6 % ao anno, quantas forem necessarias para produzir a renda liquida média no quinquennio acima mencionado, ou a média da renda que o capital afiançado ou garantido produzir nos tres ultimos annos do resgate, quando fôr este feito depois dos primeiros 30 annos e antes de findar o tempo do privilegio ou depois de findo esse tempo.

O resgate não comprehende as propriedades estranhas ao serviço e uso da estrada de ferro.

XIV

DA DIVISÃO DE LUCROS E REDUCÇÃO DE TARIFA

Logo que os dividendos excederem a oito por cento (8 %) o excedente será repartido igualmente entre o Governo e as companhias, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

Quando os dividendos excederem a doze por cento (12 %) em dous annos consecutivos, as companhias serão obrigadas a reduzir as tarifas si o Governo assim o julgar conveniente.

XV

DESACCÔRDO E ARBITRAMENTO

No caso de desaccôrdo entre o Governo e as companhias sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros, sendo um escolhido pelo Governo e outro pelas companhias, e um terceiro por accôrdo de ambas as partes. Si este accôrdo não fôr possivel, seguir-se-hão em tal caso as seguintes regras:

1.ª Si o accôrdo fôr sobre direitos e deveres a questão será decidida definitivamente pelo mais antigo membro do Conselho de Estado;

2.ª Si versar sobre a execução das obras, a sorte decidirá entre quatro engenheiros nacionaes, escolhidos dous pelo Governo e dous pelas companhias.

XVI

DA ALIENAÇÃO DA ESTRADA

As companhias não poderão alienar as estradas, ou parte destas, sem prévia autorização do Governo.

XVII

DO CAMBIO PARA PAGAMENTO DA FIANÇA OU DA GARANTIA

Si os capitaes das companhias forem levantados em paizes estrangeiros, regulará o cambio de vinte e sete dinheiros (27 d.) por mil réis para todas as suas operações.

XVIII

DAS MULTAS EM GERAL

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis, e o dobro na reincidencia.

DISPOSIÇÃO GERAL

As clausulas do presente decreto serão applicadas ás estradas de ferro concedidas por virtudes da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, mediante contratos celebrados com os respectivos concessionarios.

Palacio do Rio de Janeiro em 10 de agosto de 1878.— *João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú.*

Clausulas para as concessões de estradas de ferro

DECRETO N. 7.959 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Approva as clausulas que devem regular as concessões de estradas de ferro no Imperio

Convindo uniformar os termos das concessões de estradas de ferro geraes no Imperio, hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, e que de ora em diante devem regular as mesmas concessões.

Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.959, desta data

I

E' concedido á companhia que organizar .....
.....
privilegio por.....annos para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, na provincia ou provincias de.... .....entre..... e passando por .....

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

1.° Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

2.° Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3.° Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4.° Isenção de direito de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra, indispensaveis para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita a restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que procedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5.° Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

6.° Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada ; effectuando-se a venda em lotes alternados de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante e pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia os distribuir por immigrantes ou colonos que importar e estabeler, não podendo, porém, vendel-os a estes, dividamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr marcado pelo Governo.

Essa preferencia só terá logar durante a construcção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrantes, a companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

Si no prazo de..... contados desta data, não estiver incorparada a companhia, caducará a presente concessão.

III

A companhia será organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal no Imperio.

As duvidas e questões que se suscitarem estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brazileira.

IV

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de.... mezes, contados da data da approvação da planta geral e do perfil longitudinal da linha ; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos no prazo de....

V

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo ; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o visto do chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

VI

... mezes depois de incorporada a companhia, serão apresentados ao Governo a planta geral da linha concedida e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traço será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que for possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas todas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos cortes e aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação.

1.° As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro ;

2.° A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares ;

3.° A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de communicação transversaes.

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da estrada de ferro.

Estes perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, comtanto que estas se estendam de um ponto de passagem obrigado a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

VII

... mezes depois da approvação do traçado e do perfil longitudinal, a companhia apresentará projectos completos e especificados de todas as obras necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, bem como as plantas de todas as propriedades que forem necessarias adquirir por meio de desapropriação.

Os projectos das obras de arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de córtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

Apresentará igualmente:

A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, cótas de declividades e suas extensões;

As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução.

A companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada.

VIII

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua approvação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, ás operações graphicas necessarias ao exame dos projectos e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, não obstante a approvação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras de arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto approvado.

A approvação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

IX

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de... metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de...

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em uma destas uniformar as condições technicas, de modo a effectuar o melhor aproveitamento de força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimentos convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possivel o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

X

A estrada poderá ser de via singela; mas terá os desvios linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de (1^m,60 1^m,00 ou da estrada em que se encontrar ou fôr prolongamento).

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valetas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XI

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crie obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não receba senão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante dia e noite. Terá neste caso a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e, quando fôr de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios ou canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de communicação ordinarias o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de communicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras vedando a circulação da via de communicação ordinaria na occasião da passagem dos trens; havendo, além disso, uma casa de guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

XII

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos. Além disso, haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

XIII

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o Governo. A companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e pessoal necessario ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Na superstructura das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas

provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo o exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XIV

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarias para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de esperas, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarques de animaes, balanças, relogios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pela necessidade da lavoura, commercio e industria.

XV

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia, ou por conta della, durante o prazo da concessão, alterações, novas obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XVI

O material rodante (locomotivas, tenders e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros. O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

Esse material compor-se-ha, para a abertura de toda a linha ao trafego.

XVII

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XVIII

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as clausulas deste contracto.

XIX

A companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou de ser a conservação feita pelo Governo á custa da companhia. No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da companhia.

XX

O Governo poderá realizar em toda a extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que a companhia é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se a mesma companhia pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, a companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XXI

Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de... (20 kilometros no maximo) kilometros, limitada por duas linhas parallelas ao eixo da estrada.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XXII

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

E' livre ao Governo, em todo o tempo mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e trabalhos da construcção, afim de examinar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXIII

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar

que qualquer obra não foi executada conforme as regras de arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração á custa da mesma companhia.

XXIV

Um anno depois da terminação dos trabalhos a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXV

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão tambem revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXVI

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXVII

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e incertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez pelo menos de antecedencia.

As reducções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXVIII

A companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 %:

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens quando forem em diligencia;

2.º A munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.º Aos colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias das provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelos presidentes das provincias, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, geral ou provincial, não especificados acima serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamentos da propria estrada, e os destinados ás obras municipaes nos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, os funccionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou provincial, serão conduzidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXIX

Logo que os dividendos excederem de 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transportes.

Estas reducções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXX

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisorias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXXI

Na época fixada para terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquiennio da concessão a conservação da

estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXXII

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos... annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio de... annos, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se achar, com tanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 6 % de juro annual.

Fica entendido que a presente clausulas só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXXIII

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empreza, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações deste contracto referentes ao custeio da estrada.

XXXIV

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada senão pessoas livres.

XXXV

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados...

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXVI

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impor multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis e o dobro da reincidencia.

XXXVII

Para garantia da execução do contracto que celebrar, o concessionario depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contracto, a quantia de..... em dinheiro ou titulos da divida publica.

XXXVIII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-o,s e for declarado caduco o contracto, o concessionario ou a companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

DECRETO N. 237 — DE 1 DE MARÇO DE 1890

Rectifica a clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro.

O marechal Manoel Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada em nome da Nação, considerando que a redacção da clausula XXI do decreto n. 7.959 de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro tem dado logar a duvidas que convém esclarecer e evitar, resolve rectifical-a, substituindo-a pela seguinte, que deverá prevalecer na interpretação das clausulas correspondentes das concessões de identica especie, feitas em data posterior a do supracitado decreto: «Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de.... (20 kilometros, no maximo) para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta. O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.»

O cidadão Francisco Glycerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, em 1 de março de 1890, 2º da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glycerio.

Disposições complementares sobre concessões de estradas de ferro com garantia ou fiança de juros

DECRETO N. 7.960 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Altera as clausulas do decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878

Hei por bem alterar as clausulas a que se refere o decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, que estabeleceu bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros

do Estado; de conformidade com as que com este baixam, assignadas por Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.960, desta data

I

As concessões que de ora em diante se fizerem de estradas de ferro com subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, serão reguladas, em tudo que não fôr relativo á mesma subvenção, fiança ou garantia, pelo decreto n. 7.959, desta data.

II

O referido decreto será applicavel ás estradas de ferro já contractadas, si a estas tiver o Governo de conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros.

Neste caso porém, como no da clausula antecedente, as disposições do decreto n. 7.959, desta data, serão completadas pelas do de n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, quanto á apresentação prévia de planos geraes, orçamento das obras, fórma de pagamento e remissão da fiança ou garantia de juros; additando-se o que interessar á subvenção kilometrica, si esta fôr concedida.

III

O Governo poderá conceder autorização a uma empreza, ou companhia, para fazer a expensas desta os estudos completos de uma estrada de ferro a que o mesmo Governo se proponha conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, nos termos da lei n. 2.450 de 24 de setembro de 1873; fazendo sómente effectivo o favor depois de approvados esses estudos.

IV

Si, construida a estrada, se reconhecer por exames, a que o Governo mandará proceder, que o maximo do capital afiançado ou garantido foi excedido por causas imprevistas, ou por emprego justificado do mesmo capital, o Governo concederá a fiança ou garantia de juros ao excedente, si para isto estiver autorizado pela lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, ou por outra que a tenha substituido ou ampliado; no caso contrario recommendará a concessão da nova fiança ou garantia ao Poder Legislativo.

V

Todas as economias que por qualquer motivo se fizerem na execução de uma estrada de ferro com fiança ou garantia de juros, resultarão em beneficio do Estado, dando logar a uma reducção correspondente no capital afiançado ou garantido.

Fica expresso ou entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada, ou em serviços que, a juizo do Governo, a esta interessarem directamente.

VI

Nos contratos que se celebrarem para a concessão de subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros ás estradas de ferro, serão reproduzidas todas as condições do presente decreto e as dos de ns. 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, desta data, que devam constituir os mesmos contratos; de fórma que as emprezas ou companhias contratantes tenham, por este meio, conhecimento immediato de todos os seus direitos e obrigações.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

DECRETO N. 7.897 — DE 10 DE MARÇO DE 1910

Approva o novo regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 2°, n. XVII, da lei n. 2.210, de 28 de dezembro de 1909, resolve approvar o regulamento que a este acompanha, para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910, 89° da Independencia e 22° da Republica.

NILO PEÇANHA.
Leopoldo de Bulhões.

Regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte, a que se refere o decreto n. 7.897, desta data

CAPITULO I

DA INCIDENCIA DO IMPOSTO E SUAS TAXAS

Art. 1.° O imposto de transporte, por via terrestre, fluvial ou maritima, será cobrado em toda a Republica, pela fórma determinada no presente regulamento e incide:

a) sobre os bilhetes que dão direito a circular nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados ou por companhias e emprezas particulares, subvencionadas ou não;

b) sobre os bilhetes que dão direito a passagens em embarcações a vapor, de companhias ou emprezas de transporte fluvial ou maritimo, subvencionadas ou não.

Art. 2.° O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na lettra *a* do artigo antecedente será cobrado na razão de 10 % do custo das passagens singelas ou de ida e volta, não se podendo cobrar mais de 2$ por bilhete singelo, de qualquer classe ou denominação.

§ 1.° Os bilhetes de series ou assignaturas mensaes, trimestraes ou annuaes, ficarão sujeitos ao imposto na razão de 10 % de seu custo, salvo quando o bilhete simples estiver isento do imposto, caso em que a assignatura será tambem isenta.

§ 2.° As cadernetas kilometricas ficam sujeitas ao imposto na razão de 10 % de seu valor total.

Art. 3.° O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na lettra *b* do art. 1° será cobrado:

a) para os portos interiores do paiz, á razão de 3 % do valor do bilhete singelo ou de ida e volta até ao maximo de 2$ por bilhete, de qualquer classe ou denominação;

b) para o exterior na razão de 5 % sobre o valor do bilhete.

Quando o preço do bilhete fôr cobrado em ouro será feita a conversão em moeda nacional ao cambio de 15 d. para determinação do valor do bilhete.

CAPITULO II

DAS ISENÇÕES

Art. 4.° São isentos do imposto:

a) os bilhetes ou cartões de passagens das ferro-vias da Capital Federal e seus suburbios e das capitaes dos Estados, e aos dos *tramways* ou carris urbanos de tracção animada, a vapor ou electricidade;

b) as passagens singelas até 5$ inclusive, nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados e pelas Municipalidades ou por companhias particulares;

c) as passagens inferiores a 10$, nas barcas a vapor;

d) as que para o exterior, tomarem os membros do Corpo Diplomatico e suas familias;

e) as dos indigentes que tiverem de ser repatriados;

f) as gratuitas, concedidas a crianças menores de dous annos;

g) as passagens e passes concedidos por conta da União e dos Estados, assim como as do serviço das companhias ou emprezas;

h) nas passagens de ida e volta o preço do bilhete singelo corresponderá á metade do preço do custo daquellas passagens.

Art. 5.° Comprehendem-se entre os membros do Corpo Diplomatico, para o fim de gozarem de isenção do imposto, os addidos civis, militares e navaes, ás legações ou embaixadas.

Art. 6.° São para o mesmo effeito equiparados aos indigentes de que trata a lettra *e* do art. 4° os marinheiros de navios mercantes estrangeiros que, em consequencia de naufragio ou de permanencia em hospital, ficarem abandonados em portos do Brazil.

Art. 7.° Não são considerados membros do Corpo Diplomatico e, portanto, não gozarão de isenção do imposto os consules de carreira.

Art. 8.° Os passageiros de 1ª classe que, tendo tomado passagem directa de um porto estrangeiro para outro tambem estrangeiro, interromperem a viagem em porto nacional, não são obrigados ao imposto quando tiverem de proseguir; bem assim o passageiro que, sahindo do paiz com destino ao estrangeiro, interromper a viagem em qualquer dos portos nacionaes de escala, salvo si o imposto não tiver sido pago no porto de partida.

CAPITULO III

DA FISCALIZAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 9.° A fiscalização do imposto de transporte será exercida:

I. No Districto Federal, pelo fiscal do mesmo imposto, creado pelo decreto n. 5.233, de 4 de julho de 1904, e no Estado de S. Paulo pelo fiscal creado pelo decreto n. 7.783, de 31 de dezembro de 1909.

II. Nos Estados, pelos agentes fiscaes dos impostos de consumo que forem designados pelos chefes das repartições fiscaes da zona em que tenha o imposto de ser arrecadado.

Art. 10. Aos funccionarios de que trata o artigo antecedente compete:

1.° Fiscalizar, diariamente, nos escriptorios e agencias de companhias de estradas de ferro e das de navegação a venda de blhetes de passagens que incidirem no imposto, de accôrdo com este regulamento.

2.° Apresentar á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados até o dia 10 de cada mez um mappa demonstrativo da venda dos bilhetes no mez anterior, discriminadamente por companhias e pelas respectivas taxas.

3.° Representar immediatamente ao director da Recebedoria, no Districto Federal, e aos chefes das repartições fiscaes competentes, nos Estados, contra as difficuldades e abusos que encontrarem, afim de serem levados ao conhecimento do Ministro da Fazenda, quando deste depender a providencia.

Art. 11. Para effeito da fiscalização, as administrações das estradas de ferro e das companhias de navegação são obrigadas a ministrar aos funccionarios a que se refere o art. 9° todos os esclarecimentos necessarios e a nota da venda diaria dos bilhetes de passagem.

Art. 12. São excluidas desta fiscalização as estradas de ferro da União, custeadas directamente pelo Governo.

Art. 13. Os empregados incumbidos de examinar as contas das estradas de ferro, os engenheiros fiscaes e os funccionarios encarregados de inspeccionar as companhias de navegação subvencionadas são tambem obrigados á fiscalização deste imposto, dando immediatamente

conta ao Thesouro ou as repartições fiscaes competentes das irregularidades ou infracções de que tiverem conhecimento.

Art. 14. Não obstante a fiscalização estabelecida neste regulamento, o Governo exercerá qualquer outra, sempre e pelo modo que entender conveniente.

CAPITULO IV

DA COBRANÇA E ESCRIPTURAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 15. A arrecadação do imposto será feita pelas administrações das estradas de ferro ou companhias de navegação, e seu producto recolhido á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados.

Art. 16. O recolhimento da renda deste imposto terá logar, mediante guias demonstrativas:

a) para as estradas de ferro — do numero dos bilhetes obrigados ao imposto e da importancia por elles produzida;

b) para as companhias de navegação — do numero de bilhetes vendidos, do nome do vapor, porto de destino do passageiro, preço da passagem e quota do imposto, sendo esta guia acompanhada da relação nominal dos passageiros, rubricada pelo capitão do porto do logar.

Art. 17. As directorias das estradas de ferro da União farão o recolhimento a que se refere o artigo antecedente até o fim do mez subsequente ao da arrecadação; as das estradas de ferro dos Estados, das Municipalidades e das emprezas particulares, bem como as de companhias de navegação, subvencionadas ou não, dentro dos primeiros 15 dias uteis do mez seguinte ao da cobrança.

Art. 18. Na cobrança das respectivas taxas serão as fracções inferiores a 100 réis cobradas como 100 réis.

Art. 19. As repartições a que se refere o art. 15 farão escripturar o imposto discriminando o que fôr produzido pelo transporte maritimo do que provier do transporte por terra. Igual discriminação se fará nos balanços do Thesouro.

CAPITULO V

DAS MULTAS

Art. 20. As companhias e emprezas particulares que infringirem o disposto no art. 17 serão punidas com a multa de 10 a 50 % da importancia a recolher.

CAPITULO VI

DOS RECURSOS

Art. 21. Das decisões dos chefes das repartições fiscaes, nos Estados, cabe recurso para os delegados fiscaes.

Art. 22. Das decisões do director da Recebedoria, no Districto Federal, e das dos delegados fiscaes, quer em 1ª quer em 2ª instancia para o ministro da Fazenda.

Art. 23. Os recursos que versarem sobre multas não serão acceitos sem prévio deposito da respectiva importancia.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 24. As delegacias fiscaes, nos Estados, poderão firmar accôrdo com as emprezas e companhias de estradas de ferro e de navegação maritima ou fluvial para a arrecadação do imposto, mediante a porcentagem de 4 %, correndo por conta das mesmas as despezas que tiverem de fazer com a impressão dos bilhetes de passagens e quaesquer outras que dependerem a cobrança e entrega da renda.

Art. 25. Os fiscaes do imposto a que se refere o art. 9º, n. 1, terão a porcentagem marcada nos decretos que crearam os respectivos logares. Os agentes fiscaes dos impostos do consumo nenhuma porcentagem perceberão pela arrecadação deste imposto.

Art. 26. Este regulamento entrará em execução no dia 1 de abril de 1910.

Art. 27. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910. — *Leopoldo de Bulhões.*

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

O Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Vice-Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director geral da Viação para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gozam e venham a gozar de garantia de juros ou subvenção pela União.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897. — *Joaquim Murtinho.*

Instrucções para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam da garantia de juros ou subvenção pela União approvadas por Portaria desta data

DA TOMADA DE CONTAS

Art. 1.º A tomada de contas será exercida por uma junta composta do engenheiro fiscal da respectiva estrada de ferro, como representante da administração publica, que presidirá aos trabalhos; de um empregado da fazenda, como representante do fisco, que servirá de secretario, e de um empregado da companhia ou empreza, legalmente constituido, como representante desta.

Art. 2.º A junta, assim constituida, reunir-se-ha até o dia 15 do mez seguinte ao semestre findo, no escriptorio central, inicio dos trabalhos para as linhas em construcção, e até o dia 30 no no escriptorio central onde funccionar a contabilidade, para as linhas em trafego, e encetará os trabalhos de apuração das contas de receita e despeza ou das obras executadas, terminando em tempo a poder ser effectuado o pagamento dos ju-

ros dentro dos tres mezes subsequentes aos mesmos semestres.

Art. 3.° Para a fiel observancia do artigo antecedente, o engenheiro-fiscal, presidente da junta, em fim do semestre corrente, fará as communicações aos demais membros, marcando o dia e hora em que deve ter logar a reunião.

Paragrapho unico. O membro que se achar impedido para o comparecimento no dia e hora marcados, deverá dar disso immediata participação ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, afim de que sejam dadas promptas providencias para a substituição do impedido, de fórma que não venha a ficar prejudicado o serviço de tomadas de contas no periodo fixado no art. 2°.

Art. 4.° A apuração dos documentos será pela junta por voto unanime e, no caso de divergencia de opiniões, a cada um dos membros é facultativo emittir, em separado, seu parecer, assignando-se vencido sobre o objecto dos interesses que representar, justificando sua opinião divergente.

Art. 5.° Haverá para cada junta um livro rubricado pelo engenheiro-fiscal que servirá exclusivamente para nelle ser lançada a acta de tomada de contas, segundo o modelo annexo, a qual será assignada por todos os membros.

Paragrapho unico. Na acta se mencionará tudo quanto occorrer na sessão.

Art. 6.° O voto divergente de qualquer dos membros da junta não prejudicará a conclusão do serviço, e, sendo do representante da companhia, terá apenas o caracter de protesto para reclamação futura, caso não seja attendido no julgamento final pelo ministro, para effectividade do pagamento dos juros garantidos.

Art. 7.° Nenhum dos membros da junta poderá, sob pretexto algum, negar sua assignatura na acta, desde que este acto não obriga por definitiva a tomada de contas.

Art. 8.° A acta de tomada de contas com o balanço do semestre, os quadros estatisticos exigidos pelo regulamento e um inventario minucioso dos documentos de despezas, depois de serem éstes numerados e rubricados pelo engenheiro-fiscal, serão remettidos ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Todos os documentos acima, com excepção dos quadros estatisticos, serão em duas vias.

Art. 9.° A apuração das contas pela junta não importa approvação definitiva em ultima instancia, cabendo esta ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá acceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-a em relação a despezas que entenda terem sido indevidamente acceitas.

DOS DOCUMENTOS

Art. 10. As despezas serão justificadas com os projectos approvados, autorizações recebidas, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, recibos devidamente legalizados, segundo a legislação de Fazenda.

Art. 11. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagem, guias e recibos de fretes e em geral, de quaesquer rendas ordinarias, extraordinaria ou eventual.

Fica bem entendido que, para os effeitos de ajuste de contas, considerar-se-hão arrecadadas ou recebidas as rendas desde que houverem sido emittidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

Art. 12. Para as linhas em construcção, a junta examinará os documentos relativos ás medições provisorias ou finaes, já rubricadas pelo engenheiro-fiscal que as tiver acompanhado e que por este facto assume a responsabilidade directa da exactidão dos trabalhos; applicará os preços approvados pelo Governo; verificará as peças dos processos de desapropriações, examinará si todas as obras indicadas no projecto approvado foram executadas ou não, quaes as modificações que soffreram no projecto, na cubação e no custo, as razões dellas; procederá, em summa, ao exame minucioso de quanto possa interessar ao computo do capital despendido.

Art. 13. Rubricados pela junta todos os documentos examinados, procedere-se-ha á organização da folha de medição, em que serão indicadas todas as obras, por estacas, sendo o original lançado em um livro especial, aberto e rubricado pelo respectivo engenheiro-fiscal.

Art. 14. Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio, exhibidos pela companhia ou empreza.

Art. 15. As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação de material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e de todas as obras de arte a ella pertencentes e as que se fizerem com a construcção de obras novas que tiverem sido préviamente approvadas pelo Governo.

Art. 16. Só será admittido como despeza de custeio do semestre o material realmente consumido, pelo preço da respectiva factura e dia de seu pagamento.

Art. 17. As despezas que se effectuarem nas praças estrangeiras, quer por conta do capital, quer por conta do custeio, serão justificadas com documentos devidamente legalizados, visados pelo delegado do Thesouro Federal em Londres, ou por quem suas vezes fizer.

Fica bem entendido que o *visto* desse agente nos documentos alludidos não importa a approvação das despezas a que ellas se refiram e sim, unicamente uma formalidade indispensavel para serem taes documentos tomados em consideração no ajuste de contas, justamente com as despezas feitas no Brazil.

Art. 18. No fim de cada semestre as companhias que tenham o regimen de deposito apresentarão ao Governo a conta corrente do banco em que se ache

o deposito feito, com a indicação de juros vencidos, até o ultimo dia do semestre.

Art. 19. As companhias com séde na Europa, remetterão a demonstração da despeza feita ahi com a alta administração, escriptorio, expediente, etc., afim de ser pelo Governo approvada.

Paragrapho unico. Estas contas serão remettidas em tempo de poderem ser pelo Governo recebidas até o fim do primeiro mez seguinte a cada semestre findo, para serem tomadas em consideração na organização da conta semestral dos juros garantidos e ser preparado o processado da liquidação definitiva.

PAGAMENTOS DE JUROS GARANTIDOS

Art. 20. A garantia de juros ás companhias com séde na Europa será paga integralmente nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre anterior.

Esse pagamento será feito pelo delegado do Thesouro Federal em Londres.

Art. 21. Os saldos que forem verificados entre a receita e a despeza das linhas em trafego serão recolhidos immediatamente pelas respectivas companhias ao Thesouro, Delegacias ou Alfandegas no Brazil, visto os juros garantidos serem pagos integralmente na Europa.

Art. 22. A garantia de juros ás companhias com séde no Brazil será paga até o dia 30 do mez seguinte a cada semestre vencido, mediante certificado da Directoria Geral de Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Art. 23. Verificado saldo pelo exame das contas será elle immediatamente recolhido aos cofres publicos.

Art. 24. Cessará esse regimen si as companhias deixarem de apresentar as contas no prazo fixado no art. 2°, podendo esse prazo ser prorogado pelo Governo, no caso de companhias que, em consequencia do trafego mutuo com outras, não possam ter os documentos promptos para o exame. Mas, essa prorogação não poderá exceder de dous mezes.

Art. 25. Differenças de cambio só serão admittidas com despezas de custeio, quando provierem de remessas de fundos do Brazil para Europa, e tenham sido autorizadas préviamente pelo Governo.

Art. 26. O pagamento de juros garantidos que tiver de ser feito no Brazil sobre capital em ouro e em equivalente moeda papel, será realizado ao cambio do dia anterior ao mesmo pagamento, após a liquidação das contas dentro dos tres mezes subsequentes a esse semestre.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897. — *Joaquim M. Machado de Assis*, director geral da Viação.

MODELO

Acta da tomada de contas da Companhia.....

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... kilometros
» » CONSTRUCÇÃO »
» » ESTUDOS..... »

Aos..... dias do mez de..... de 191.. no Escriptorio Central, séde ..... (segundo a especie discriminada no art. 2° das instrucções), á hora préviamente designada, reunidos os membros da junta apuradora das contas F., F. e F., abriu-se a sessão.

Apresentados pelo representante da Companhia..... os documentos especificados nas respectivas instrucções, procedeu-se ao exame e apuração dos mesmos, dando em resultado o seguinte:

Receita ....$..
Despeza ....$..

Saldo ou *deficit*.... .....$...

Sendo o capital garantido de ....$... segundo o decreto n. .... de .... de ..... resulta que o compromisso do Governo pelos juros garantidos é do liquido de .....$... igual a £..... (no caso de ser o capital em ouro). (1)

E nada mais havendo a considerar deu-se por findo o trabalho. (2) e (3..

F..... Presidente.
F..... Secretario.
F..... Representante da Companhia.

---

(1) No caso de saldo dirá:— que foi immediatamente recolhido aos cofres publicos sendo..... a taxa cambial á vista.

(2) No caso de glosa dir-se-ha:— pelos membros representantes do Governo foram feitas glosas das seguintes parcellas: (discriminação de cada uma pela especie), que montando ao total de .....$... reduz-se á importancia a pagar pelos juros a.....

(3) Si houver protesto de qualquer dos membros será transcripto, principiando pela formula:— Foi voto em separado do membro (o caracter que lhe assistir) que.....

2042 Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1913

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

			Imp. Nacional —

M. FAZENDA
D.A.-DR... ...
15453
CC...
P...R

15343-48 385.0981
E79
a
Brasil. Dep. Nac. de Estr.

15343-48 385.0981
E79
a

Brasil. Dep. Nac. de Estr. de Ferro
AUTOR

Estat. das estr. de ferro do Brasil
TÍTULO

1910

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

15343-48 385.0981
E79
a

Brasil. . . .